

Vraag nr. 428
van 4 maart 2005
van mevrouw JOKE SCHAUVLIEGE

ADR-transporten – Tunnels en woonkernen

De voorbije jaren nam het vervoer van gevaarlijke goederen alsmaar toe. Het transport ervan houdt niet alleen risico's in voor de gezondheid en de veiligheid van de werknemers die rechtstreeks bij het vervoer betrokken zijn, maar ook voor de bewoners van de steden en gemeenten waar het vervoer voorbijkomt én voor het milieu. Het vervoer van ontvlambare, gevaarlijke en ontplofbare stoffen over de weg wordt hoofdzakelijk geregeld door de Europese ADR-reglementering.

Zo regelt het ADR onder meer het transport van ontvlambare en ontplofbare producten door tunnels. Voor sommige, minder veilige, tunnels zijn bepaalde producten door het ADR zelfs helemaal verboden. Met de ramp in de Mont-Blanc tunnel in het achterhoofd lijkt dit evident.

Ondanks de vrij strenge reglementering geldt voor sommige tunnels tot op heden een soort "gedoogbeleid". Ook al was het vervoer van bepaalde producten door die tunnels verboden, het werd oogluikend toegestaan. Dit was bijvoorbeeld zo voor de tunnel in Zelzate.

In een recent ministerieel besluit dringt de minister aan op een strikte toepassing van de ADR-voorschriften. In het concrete voorbeeld van de tunnel in Zelzate betekent dit dat het ADR-verkeer niet meer door de tunnel mag en helaas wel door het centrum van Zelzate moet passeren. Op verschillende plaatsen in Vlaanderen wordt het ADR-verkeer dat vroeger (niet-reglementair) door tunnels reeds, afgeleid door woonkernen.

1. Kan de minister bevestigen dat een strikte naleving van de ADR-reglementering noodzakelijk is en dat terzake meer controles zullen worden uitgevoerd ?
2. Worden er veilige alternatieve routes voor dergelijke transporten uitgewerkt, aangezien de omleiding door een dorpskern ook niet aangevozen is ?
3. Welke initiatieven worden genomen opdat ook de lokale politiediensten consequent verbalise-

ren ? Neemt de minister daartoe contact op met zijn federale collega van Binnenlandse Zaken ?

4. Zijn er plannen om hierover overleg te plegen met de lokale besturen ?
5. Op welke manier zal de minister de transportsector en de bedrijven informeren en hen ook betrekken bij juiste routebeschrijvingen ?

Antwoord

Het ADR-verdrag (Europees verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg) behandelt de categorisering van de stoffen, de veiligheidsvoorschriften bij laden en lossen, opleidingen van de chauffeurs, constructie van wagens, verpakkingen,... De bevoegde verdragspartij is de federale overheid.

Regelgeving over gevaarlijke transporten is federaal. In België is dit geregeld door artikel 48bis van de politie over het wegverkeer. Gevaarlijke transporten worden verplicht de autosnelweg te volgen, behalve in geval van noodzaak.

Het effectief afsluiten van een kunstwerk, zoals onder andere de tunnel in Zelzate is dan weer een bevoegdheid van de beheerder, in dit geval het Vlaams Gewest.

Op 3 november 2004 werd een nieuw aanvullend reglement bekrachtigd dat in wezen een versoepeling inhield van het vroeger verbod wat het aantal verboden stoffen betreft. Deze aanpassing is het gevolg van de opsplitsing van het vroegere verkeersbord C24 (algemeen verbod voor ADR) in C24a (eveneens algemeen), C24b (explosieve stoffen) en C24c (waterverontreinigende stoffen), waardoor het verbod selectiever en beter toegespitst is op de plaatselijke nood.

In Vlaanderen gelden momenteel vier geplande doorgangsverboden voor gevaarlijke transporten in tunnels.

Het betreft de Waasland- en Kennedytunnel in Antwerpen, waarvoor Liefkeshoektunnel het alternatief is, de tunnel aan het Vierarmenkruispunt, waar de gevaarlijke transporten bovengronds blijven rijden en de tunnel van Zelzate, waar er een omlegging langs de R4 in Zelzate mogelijk is.

1. Het opvolgen van de ADR-regelgeving is inderdaad noodzakelijk en wordt gedaan door de bevoegde overheidsdiensten, zijnde de federale ministeries van Verkeer en Infrastructuur, Economische Zaken en Volksgezondheid. Het toezicht op de naleving van een doorgangsverbod voor ADR-transporten dient te gebeuren door de (federale) politie.
2. Bij elk ADR-verbod wordt gekozen voor het veiligste alternatief. Zo gebeurde onder meer voor de Antwerpse regio onlangs een risicoanalyse met behulp van een gespecialiseerd bureau om het beste alternatief voor een ADR-verbod te onderzoeken.
3. Zoals reeds vermeld in punt 1 is het toezicht op en het eventueel verbaliseren van gevaarlijke transporten momenteel uitsluitend een aangelegenheid van de federale overheid, via de politiediensten. Ik zal aan mijn collega bevoegd voor de politiediensten vragen om aan deze controles de nodige aandacht te willen besteden.
4. Hetzelfde als hiervoor geldt ook tegenover de lokale politiediensten. Wanneer er doorgangsverboden voor gevaarlijke transporten bestaan, is dit in de regel op autosnelwegen. Hier doet de federale politie het toezicht en staat in voor de handhaving.
5. Er zal, samen met de transportsector, nagezien worden op welke manier (bijvoorbeeld via een website, informatie in de publicaties van de sector – wat momenteel gangbaar is –, aanduiding op de weg zelf) alternatieve routes bij doorgangsverboden voor gevaarlijke transporten kunnen aangeduid worden. Dit zal gebeuren samen met de algemene aanduiding van zogenaamde "calamiteitenroutes" voor de verschillende wegvakken van autowegen in het geval dat er zich daar een ernstig incident voordoet.