

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 180
van **FREYA PERDAENS**
datum: 9 december 2019

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Pesticidegebruik door Infrabel - Alternatieven

Op 4 december 2019 stelde ik in de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie een vraag om uitleg (nr. 423) over het gebruik van pesticiden door Infrabel.

In haar antwoord deelde de minister onder meer het volgende mee: "Wat de toekomst betreft, kijk ik ook naar de context rond het gebruik van pesticiden door spoorwegbeheerders. Ik kijk ook naar wat er gebeurt in de ons omringende landen. Bij onze burens in Wallonië en Brussel geldt ook een ander afwijkingskader, en beschikt Infrabel niet meer over een uitzondering. Zo geldt er in Wallonië een totaalverbod, ook voor Infrabel. En in Brussel mag Infrabel sinds 1 juni 2019 geen glyfosaat meer gebruiken. In Duitsland heeft de Deutsche Bahn aangekondigd om tegen 2022 het gebruik van glyfosaat volledig te bannen."

De minister gaf ook de uitgangspunten mee die Infrabel toepast voor alternatieven en preventieve technieken. Deze zijn gebundeld in vier punten: 1) garantie van de veiligheid en stiptheid met beperkte impact op verkeerscapaciteit; 2) onkruidgraad kan tot een bepaald tolerantieniveau; 3) dit moet duurzaam en financieel zijn; 4) de alternatieve technieken moeten praktisch zijn en niet te veel afhankelijk van de weersomstandigheden. Betreffende deze alternatieven deelde de minister het volgende mee: "Het onderhoud van de veiligheidspiste naast de sporen vergt het grootste gebruik van de bestrijdingsmiddelen. Op de sporen met frequent treinverkeer is de groei beperkter.

Voor de veiligheidspiste werden verschillende soorten machines uitgetest. Bij de preventieve technieken hoort het gebruik van een andere bedekking op de veiligheidspiste. Infrabel legt ondertussen 60 kilometer aan met een andere bedekking dan het grind. Verschillende soorten materialen worden getoetst, zoals rubberen matten en ternair mengsel."

1. Welke alternatieven voor pesticiden worden door Infrabel gebruikt in Wallonië, Brussel en zullen er gebruikt worden in Duitsland? Werden deze bestudeerd door de Vlaamse Milieumaatschappij en/of Infrabel en wat waren hun bevindingen?
2. Wat zijn de resultaten van de genoemde geteste alternatieven; wat is hun kostprijs in vergelijking met de huidige werkwijze? Hoever staat Infrabel met de testen?
3. Hoe scoren de geteste alternatieven op de vier punten waarop Infrabel vergelijkt?

ANTWOORD

op vraag nr. 180 van 9 december 2019

van **FREYA PERDAENS**

1. Infrabel testte verschillende alternatieve technieken (mechanische en thermische technieken) uit voor het groenonderhoud van de sporen, de bijsporen en kleinere installaties langs de sporen, zoals seinketen, ICT-kasten, overwegen,... Dit gaf volgende resultaten:

- De alternatieve technieken omvatten het mechanisch onderhoud (maaïen, bosmaaïers, manueel uittrekken).
- Veelbelovende mechanische technieken (rotoreg, schoffelmachine, klepelmachines met messen i.p.v. hamers, ...) zijn nog onvoldoende geëvolueerd en vragen verdere ontwikkeling in samenwerking met de industrie.
- Thermische technieken beschouwt Infrabel als aanvullende methode op kleine schaal, aangezien de milieu-impact van de verbruikte grondstoffen (water en energie) volgens Infrabel niet te verwaarlozen is.
- Op de veiligheidspistes zijn mechanische alternatieven mogelijk op kleine schaal en rekening houdend met randvoorwaarden (o.a. veiligheidscriteria spoorwegexploitatie met eventuele vereiste buitendienststelling, toegankelijkheid machines, aanwezigheid van kabels, nivellering terrein, ...).
- Door de aanwezigheid van dwarsliggers en ballast is in het spoor zelf enkel manueel uittrekken of manueel maaïen als alternatief mogelijk.

Infrabel is lid van de UIC, een technische vereniging van spoorwegbeheerders. De meest recente studie met alternatieven dateert van 2018 (Guidelines, State of the Art and Integrated Assessment of Weed Control and Management for Railways "HERBIE" - https://uic.org/IMG/pdf/herbie_project_2.pdf). Het UIC vervolgt deze studie via het project TRISTRAM (TransItion STRategy on vegetAtion Management). Deze studie zal afgerond zijn op 31 december 2020.

De VMM heeft kennis genomen van de studie HERBIE en van de alternatieven die Infrabel toepast.

Op het congres (24 mei 2016 in Parijs) waarop een vertegenwoordiger van de VMM aanwezig was, gaf Deutsche Bahn een toelichting over het beheer van hun spoorbedding. Het eindrapport van de studie HERBIE bevat voor verschillende landen een statusfiche, o.a. voor Duitsland (pagina 41). Voor Duitsland wordt gemeld dat 93% van de spoorlijn (ballastbed en veiligheidspad) met herbiciden wordt onderhouden. Dit onderhoud gebeurt met een gelijkaardige sproeitrein als bij Infrabel. Alternatieven worden beperkt toegepast in de zones met restricties. Meer specifieke informatie is momenteel niet beschikbaar bij VMM.

2. In de pilootprojecten "alternatieve en preventieve technieken" werden de financiële, technische en operationele haalbaarheid bepaald.

Op basis van deze praktische pilootprojecten engageert Infrabel zich tot vermindering van het pesticidegebruik dankzij de volgende acties en mits beschikbaarheid van de financiële middelen:

- Het mechanisch onderhoud (maaïen, bosmaaïers, manueel wieden) op de hoofdsporen in natuurzones (inclusief de kwetsbare grondwaterwinningen voor drinkwater) en een progressieve vermindering tot 50% in 2023 op de bijsporen;

- De preventieve aanleg van de veiligheidspistes (asfaltering, betonnering, ternair mengsel, rubberen matten, geïntegreerde kabelsleuven) wordt uitgerold voor natuurzones, waterwingebieden en geïntegreerd in de vernieuwingswerken.

Deze acties impliceren een verdubbeling van de operationele kosten en een bijkomende verhoging van het investeringsbudget van 10 MIO EUR tussen 2020 en 2023.

3. In de pilootprojecten werden de volgende criteria beschouwd bij de toepassing van alternatieve technieken:
 - garantie van de veiligheid en stiptheid met beperkte impact op verkeerscapaciteit: methodes werden afgetoetst in functie van de vereiste buitendienststellingen volgens veiligheidsprocedures en snelheid van de toepassing;
 - onkruidgraad kan tot een bepaald tolerantieniveau: methodes werden afgetoetst in functie van de vereiste toegankelijkheid van de veiligheidspistes voor personeel en reizigers bij bv. onderhoudswerken of evacuatie in noodsituaties, stabiliteit van de ballastbedding, storing van wissels bij onkruidgroei,...;
 - dit moet duurzaam en financieel zijn: methodes werden afgetoetst in functie van de vereiste en beschikbare hulpbronnen en de kostprijs, mogelijk brandrisico op onverharde terreinen;
 - de alternatieve technieken moeten praktisch zijn en niet te veel afhankelijk van de weersomstandigheden: methodes werden afgetoetst in functie van toegankelijkheid op spoorwegdomein, risico's voor kabels, weinig beïnvloed door regen, ...

Op basis van deze criteria werden de mechanische technieken als meest haalbaar geselecteerd. Deze technieken vereisen nog verdere ontwikkeling voor grootschalige toepassing op spoorwegdomein en een vragen bijkomende financiële budgetten.