

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1275

van **FILIP DEWINTER**

datum: 5 augustus 2021

---

aan **ZUHAL DEMIR**

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

---

### *Aanleg spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer - Veiligheid omwonenden*

Eind 2020 diende Infrabel een omgevingsaanvraag in om "ter hoogte van het gebied Oude Landen in Ekeren de spoorcapaciteit te verhogen en de doorstroming van goederentreinen te verbeteren". Het opzet is twee spoorlijnen op een verschillend niveau te bouwen zodat die elkaar ongelijkgronds kunnen kruisen. Het spoorcomplex wordt gerealiseerd vlakbij de dichtbevolkte woonwijk Ekeren Donk. Op bepaalde plaatsen naderen de nieuwe sporen de woningen tot op een afstand van een 35 meter.

Ongevallen met goederentreinen zijn echter niet uit te sluiten. In 2013 vond een ramp met een goederentrein plaats in Wetteren waarbij honderden mensen gewond raakten en één persoon zelfs overleed. Infrabel werd veroordeeld omdat de spoorweginfrastructuurbeheerder niet de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen had genomen. "Het was de kroniek van een aangekondigde catastrofe", stelde de rechter. Vlakbij de geplande spoorkruising - in de Ekerse wijk Sint-Mariaburg - vond in 1990 overigens ook al eens een zwaar incident plaats na de ontsporing van een trein met een explosieve stof. Liefst duizend mensen werden toen geëvacueerd.

Het is dan ook bijzonder verontrustend dat de sporen van de aangevraagde spoorwegkruising zo dicht bij een dichtbevolkte woonwijk liggen. Bovendien wordt in het kader van de werkzaamheden ook een talud van 13 meter gerealiseerd waarbij de treinen op een forse helling moeten stijgen en dalen, bovendien dan nog eens in een bocht. Dit lijkt de risico's op een ramp - al dan niet door menselijke fout - fors te doen toenemen.

In de project-MER (milieueffectrapport) Oude Landen is te lezen: "Volgens TUC RAIL is de verwachting dat 98% van de goederentreinen RID geclassificeerd zijn. Dit gebeurt al als er één wagon met RID-stoffen getransporteerd worden. Dit betekent niet dat alle transporten gevaarlijk zijn. Dit is alleen als het getransporteerd wordt in ketelwagons en tankcontainers. Een incident met deze wagons kan effect hebben op de omgeving. In Nederland wordt als vuistregel voor gebieden tot waar het effect merkbaar is van een ongeval met gevaarlijke stoffen in containers de volgende afstanden aangehouden.

- 30 meter voor wagons met brandbare vloeistoffen,
- 200 meter voor explosieve stoffen.

Per categorie toxische stof kunnen de afstanden erg variëren. Om deze reden is er geen generieke afstand gegeven die geldt voor alle toxische stoffen."

Een incident met een trein met explosieve stoffen - die allicht frequent zullen vervoerd worden op de nieuwe spoorkruising - zou allicht grote, zelfs dodelijke, gevolgen kunnen hebben voor de aangrenzende wijken.

De spoorwegen zijn uiteraard tot op heden nog steeds een federale bevoegdheid. Maar ook in het kader van de Vlaamse regelgeving inzake Omgeving kunnen initiatieven genomen worden die de gevolgen van ongevallen van treinen met gevaarlijke stoffen kunnen beperken.

In het Vlaamse regeerakkoord wordt weliswaar gesteld dat "er prioriteit wordt gegeven aan het opsporen van onvergunde activiteiten, de grootste risico's of de inbreuken met de grootste milieugevolgen". In het geval van de aanleg van goederenspoorlijnen kunnen risico's of rampen echter ook vermeden worden door het instellen van een voldoende en minimale afstand tussen de spoorlijnen en woonwijken. In het voor de vermelde omgevingsaanvraag opgemaakte MER blijken de veiligheidsrisico's die de aanleg van de ongelijkgrondse kruising met zich meebrengt niet onderzocht te zijn. De principes van de Sevesorichtlijn - omgezet in Belgisch recht - die de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen wil beperken door onder meer toezicht op de locatie van inrichtingen, worden op onbegrijpelijke wijze blijkbaar niet toegepast bij de planning van nieuwe goederenspoorweginfrastructuur.

1. Hoe evalueert de minister - onder meer na de dodelijke ramp in Wetteren - de gevaren van de aanleg van goederenspoorweginfrastructuur waarover gevaarlijke (explosieve, brandbare, ...) stoffen vervoerd worden vlakbij dichtbevolkte woonwijken?
2. Zijn er in de huidige wetgeving inzake Omgeving voldoende garanties en waarborgen dat nieuwe goederenspoorinfrastructuur niet al te dicht wordt aangelegd bij woonwijken?

Zo ja, welke waarborgen?

Indien niet, zijn ter zake dan nieuwe maatregelen of wetgeving noodzakelijk?

3. Hoe evalueert de minister in het concrete geval van de omgevingsvergunningaanvraag door Infrabel in Ekeren de veiligheidsrisico's voor de aangrenzende woonwijk van de nieuwe spoorinfrastructuur in Ekeren, inclusief het 13 meter hoge talud?
4. Is de minister van oordeel dat Infrabel voldoende aandacht heeft besteed aan de veiligheid van de aangrenzende woonwijk bij de keuze van de huidige oplossing voor de gestelde spoorproblematiek?
5. Welke initiatieven wil de minister in dit verband desgevallend nog nemen?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1275 van 5 augustus 2021

van **FILIP DEWINTER**

---

1. Spoorwegveiligheid behoort tot de bevoegdheid van de federaal minister van mobiliteit.
2. Het is in de eerste plaats de bevoegdheid van het federale niveau.  
Het Vlaamse niveau voorziet in maatregelen om de veiligheid van de omgeving van Sevesobedrijven te waarborgen.
3. In de betreffende aanvraag wordt voorzien om in de zone tussen het parkgebied Oude Landen en het sportpark een ongelijkgronds vertakkingscomplex te realiseren waardoor het mogelijk wordt om de twee bijkomende sporen van de L27G zonder spoorversnijding te kunnen aansluiten op de bestaande L27A. De geplande ongelijkgrondse spoorvertakking zorgt er voor dat de verschillende dwarsende relaties volledig conflictvrij kunnen plaatsvinden, doordat er gebruik gemaakt zal worden van tunnels of bruggen. Bij dergelijke ongelijkgrondse spoorvertakking is het risico op ontsporing of aanrijding kleiner dan bij een gelijkgrondse spoorvertakking. Men zal voor de nieuwe spoorlijn gebruik maken van recente technieken voor het ontwerp en de uitvoering van de fundering, de bedding, de dwarsliggers en de sporen. Conclusie van het MER, is dat de aanpassing van het spoor vanuit externe veiligheid positief is om volgende redenen:
  - a. De kruisende spoorlijnen komen ongelijkgronds te liggen waardoor aanrijdingen tussen treinen niet meer kunnen voorkomen. Dit verkleint de kans op ongevallen;
  - b. Men zal voor de nieuwe spoorlijn gebruik maken van recente technieken voor het ontwerp en de uitvoering van de fundering, de bedding, de dwarsliggers en de sporen. Hierdoor zal de algemene stabiliteit van de spoorlijn en de kans op het optreden van technische problemen kleiner zijn dan bij de huidige spoorlijn;
  - c. Het voorzien van ontspoorrails en het plaatsen van geluidswanden verkleint de kans dat een wagon het talud verlaat bij een ontsporing;
  - d. De nieuwe greppels en grachten waarlangs afstromend water van de taluds weggeleid wordt, zullen voorzien worden van schotten (dit is niet het geval in de huidige situatie). Hierdoor kunnen bij incidenten de grachten afgesloten worden waardoor lekvloeistoffen hierin opgevangen worden en wegstromen voorkomen wordt.

Volgende algemene veiligheidsmaatregelen die ook vandaag al bestaan zijn van toepassing:

- e. Wagons die gevaarlijke stoffen verladen moeten voldoen aan het RID, wat een goede integriteit van de wagons garandeert;
- f. Afspraken met brandweer BASF die gespecialiseerd personeel en apparatuur levert bij incidenten met gevaarlijk stoffen;
- g. Algemene treinbeveiligingssystemen en onderhoud en inspecties van spoorinfrastructuur.

Met betrekking tot de door u aangehaalde risico's en effectafstanden wordt aangegeven dat deze ook in de huidige situatie aanwezig zijn. Bovenstaande maatregelen moeten deze risico's maximaal beperken.

Wat de Seveso III-Richtlijn betreft is te vermelden dat in het toepassingsgebied is opgenomen dat de richtlijn is niet van toepassing op "het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor, over binnenwateren of over zee of door de lucht, met

inbegrip van laden en lossen en de overbrenging naar een andere vervoerswijze in havens, op kaden of op spoorwegemplacements, alsmede rechtstreeks aan dit vervoer gerelateerde tijdelijke opslag, buiten de door deze richtlijn bestreken inrichtingen;”

De richtlijn is dus niet van toepassing op het project Oude Landen. In het MER wordt aangegeven dat er zich geen Seveso-inrichtingen in de nabijheid van het projectgebied bevinden .

Momenteel plan ik geen verdere initiatieven.