



Joke Schauvliege
VLAAMS
VOLKSVERTREGENWOORDIGER

Schriftelijke vraag van Joke Schauvliege,

**aan dhr. Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur,**

**over het vervoer van ontvlambare, gevaarlijke en ontplofbare stoffen door
tunnels.**

Brussel, 1 maart 2005

De voorbije jaren neemt het vervoer van gevaarlijke goederen alsmaar toe. Het transport van gevaarlijke goederen 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 voorbij komt 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 ondermeer 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 gelde 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 bij de tunnel in Zelzate.

In een recent ministerieel besluit zou de Minister aandringen 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 moeten passeren. Op verschillende plaatsen in Vlaanderen wordt het ADR-verkeer dat vroeger (niet-reglementair) door tunnels reed, afgeleid door woonkernen.

J.

Mijn vragen aan de Minister zijn:

1. Kan de minister bevestigen dat een strikte naleving van de ADR reglementering noodzakelijk is en dat terzake meer controles zullen uitgevoerd worden?
2. Hoe kunnen veilige alternatieve routes voor dergelijke transporten worden uitgewerkt, aangezien de omleiding door een dorpskern ook niet aangewezen is?
3. Welke initiatieven zullen worden genomen opdat ook de lokale politiediensten consequent verbaliseren, zal u daartoe contact opnemen met uw federale collega van Binnenlandse aangelegenheden?
4. Bent u van plan om hierover overleg te plegen met de lokale besturen?
5. Op welke manier zal u de transportsector en de bedrijven informeren en hen ook betrekken bij juiste routebeschrijvingen?



Joke Schauvliege
Vlaams Volksvertegenwoordiger
23/2/2005

KRIS PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

Antwoord op vraag nr 428 van 04-03-2005 van mevrouw Joke Schauvliege

Betreft : ADR-transporten – Tunnels en woonkernen

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 het 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 o. a. de tunnel in Zelzate is dan weer een bevoegdheid van de beheerder, in dit geval het Vlaamse Gewest.

Op 3 november 2004 werd een nieuw aanvullend reglement bekrachtigd dat in wezen een versoepeling inhield van het vroeger verbod, voor 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 in voege of voorziene doorgangs-verboden 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 te 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 desgevallend 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 geduid worden. Dit zal gebeuren samen met de algemene aanduiding van zogenaamde "calamiteitenroutes" voor de verschillende wegvakken van autowegen in het geval er zich daar een ernstig incident voordoet.