

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2014

8 september 2014

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**voor een geïntegreerd
en stringent beleid rond
het transport van gevaarlijke stoffen**

(ingediend door mevrouw Karin Temmerman
en de heer David Geerts)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2014

8 septembre 2014

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**pour une politique intégrée
et rigoureuse en matière
de transport de substances dangereuses**

(déposée par Mme Karin Temmerman
et M. David Geerts)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt, met een aantal aanpassingen, de tekst over van voorstel DOC 53 2847/001.

1. Context: internationale overeenkomsten en een Europese kaderrichtlijn

Het transport van gevaarlijke stoffen is een onmisbare schakel in de productie van onder andere geneesmiddelen, kunststoffen, meststoffen, enzovoort. In onze geïndustrialiseerde samenleving zijn gevaarlijke stoffen gemeengoed geworden in de productie van goederen en de verwachting is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen, net als het goederentransport *in globo*, in de toekomst verder zal toenemen (zie onder andere de transportvooruitzichten van het federale planbureau).

Het hoeft weinig bijkomend betoog dat het transport van gevaarlijke stoffen risico's inhoudt. De aard en omvang van deze risico's hangen onder meer af van de eigenschappen van de stof. De belangrijke soorten gevaar die we kunnen onderscheiden zijn onder meer radioactiviteit, giftigheid, brandbaarheid en explosiviteit.

Het internationale vervoer van gevaarlijke goederen wordt al jaren geregeld door verschillende internationale verdragen, met name:

- ADR: Europese overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (gesloten te Genève op 30 september 1957);
- RID: het reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, als opgenomen in bijlage C bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), gesloten te Vilnius op 3 juni 1999;
- ADN: de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, gesloten te Genève op 26 mei 2000.

De ADR, het RID en de ADN bevatten een lijst met gevaarlijke goederen, bepalen of het vervoer ervan al dan niet is verboden en stellen de nodige voorwaarden vast indien vervoer is toegelaten.

Met de Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 "betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land" zijn deze regels voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen uitgebreid naar het nationale vervoer, om de voorwaarden voor het vervoer van gevaarlijke

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition DOC 53 2847/001.

1. Contexte: des conventions internationales et une directive-cadre européenne

Le transport de substances dangereuses constitue un maillon indispensable de la production de médicaments, de matières plastiques, d'engrais, etc. Dans notre société industrialisée, les substances dangereuses sont devenues monnaie courante dans la production de biens et on s'attend à ce que le transport de ces substances, tout comme le transport de marchandises en général, continue à augmenter à l'avenir (voir notamment les prévisions en matière de transport du Bureau fédéral du plan).

Il est assez évident que le transport de substances dangereuses comporte des risques. La nature et l'ampleur de ces risques dépendent notamment des propriétés de la substance. Les principaux types de danger que nous pouvons distinguer sont notamment la radioactivité, la toxicité, l'inflammabilité et l'explosivité.

Le transport international de marchandises dangereuses est régi depuis de nombreuses années déjà par différentes conventions internationales, à savoir:

- ADR: accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (conclu à Genève le 30 septembre 1957);
- RID: règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, figurant comme appendice C à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) conclue à Vilnius le 3 juin 1999;
- ADN: accord européen relatif au transport international des marchandises par voies de navigation intérieures, conclu à Genève le 26 mai 2000.

L'ADR, le RID et l'ADN dressent une liste des matières dangereuses, indiquent si leur transport est interdit ou non et fixent les conditions applicables à leur transport s'il est autorisé.

La Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 "relative au transport intérieur des marchandises dangereuses" a étendu ces règles relatives au transport intérieur des marchandises dangereuses aux transports nationaux dans le but d'harmoniser les conditions de transport de marchandises

goederen in de hele unie te harmoniseren en zodoende ook de goede werking van de interne vervoersmarkt te waarborgen.

Met deze richtlijn werd dus een gemeenschappelijke regeling tot stand gebracht voor alle aspecten van het vervoer van gevaarlijke goederen via de weg, het spoor en de binnenwateren in de Europese Unie. Deze richtlijn werd de voorbije jaren ook in omgezet in federale wetgeving. De richtlijn en ook de federale wetgeving vertrekken van een brongerichte aanpak: maatregelen richten zich voornamelijk op het transport zelf, waaronder eisen met betrekking tot de beveiliging van het transport, enzovoort.

EU-landen hebben het recht om het vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied op andere gronden dan veiligheid te regelen of te verbieden. Voor het nationale en internationale vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied kunnen zij specifieke veiligheidsvoorschriften instellen, onder andere over het gebruik van voorgeschreven routes, in voorkomend geval, met inbegrip van voorgeschreven vervoerswijzen.

De ramp met een goederentrein in Wetteren op zaterdag 4 mei 2013, waarbij een dodelijk slachtoffer te betreuren viel, moet ons nopen tot een kritische evaluatie van het huidige beleid rond het vervoer van gevaarlijke goederen, opdat wij daaruit lessen kunnen trekken om dergelijke rampen in de toekomst zo veel als mogelijk te (kunnen) vermijden.

2. De Nederlandse aanpak

In Nederland werd er de jongste jaren met een systematische aanpak een stringent beleid rond het transport van gevaarlijke goederen uitgewerkt en ontwikkeld.

Reeds in 2004 publiceerde het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat een nota "*Vervoer gevaarlijke stoffen*". De nota moest vorm geven aan de agenda voor een toekomst waarin vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk zou zijn binnen kaders van veiligheid, milieu en leefomgeving. In de nota stonden voornemens over de wettelijke verankering van de normen voor het plaatsgebonden risico en de doorwerking van die normen op de ruimtelijke ordening. Daarnaast werd er een beleid aangekondigd dat het aantal transportroutes voor gevaarlijke stoffen beperkt en dat veiligheidszones vaststelt langs routes die zijn bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

dangereuses dans toute l'UE et de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur des transports.

Cette directive crée donc un régime commun pour tous les aspects du transport intérieur de marchandises dangereuses, par route, chemin de fer et voie navigable, au sein de l'Union européenne. Ces dernières années, elle a également été transposée dans la législation fédérale. La directive, ainsi que la législation fédérale, interviennent à la source: les mesures visent principalement le transport proprement dit, en imposant notamment des normes en matière de sécurisation du transport, etc.

Les pays de l'Union européenne ont le droit de réglementer, voire d'interdire, le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire pour des motifs autres que la sécurité. Pour le transport national et international de marchandises dangereuses sur leur territoire, ils peuvent instaurer des prescriptions spécifiques en matière de sécurité, notamment en ce qui concerne l'utilisation d'itinéraires obligatoires et y compris, le cas échéant, l'utilisation de modes de transport obligatoires.

La catastrophe due au déraillement d'un train de marchandises le samedi 4 mai à Wetteren, qui a fait un mort, doit nous obliger à procéder à une évaluation critique de la politique menée actuellement en matière de transport de marchandises dangereuses, de sorte que nous puissions en tirer les leçons et éviter autant que faire se peut ce genre de catastrophe à l'avenir.

2. La méthode néerlandaise

Aux Pays-Bas, le transport de marchandises dangereuses a systématiquement fait l'objet, ces dernières années, d'une politique rigoureuse.

Dès 2004, le ministère néerlandais des Communications et des Voies hydrauliques a publié une note relative au "*Transport de substances dangereuses*". Cette note devait définir un agenda pour qu'à l'avenir, le transport de substances dangereuses s'inscrive dans le cadre de limites en matière de sécurité, d'environnement et de milieu de vie. La note contenait des engagements relatifs à l'ancrage légal des normes pour le risque local et à leurs effets sur l'aménagement du territoire. Parallèlement, le gouvernement a annoncé la mise en œuvre d'une politique limitant le nombre d'itinéraires de transport dédiés au transport de substances dangereuses et fixant des zones de sécurité le long de ceux-ci.

De jongste jaren hebben die voornemens geleid tot het zogenaamde “basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen”, een reguleringssysteem voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ordening, dat bestaat uit:

- de aanwijzing van routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, over de binnenwateren en over de weg;
- de vaststelling van een bij elke aangewezen transportroute behorende gebruiksruimte voor dat vervoer;
- de doorwerking van de bij de gebruiksruimte behorende afstand in ruimtelijk relevante besluiten;
- een systeem dat zowel op systeemniveau als in juridische zin waarborgt dat de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de grenzen blijven van de gebruiksruimte.

Dit “basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen” routeert ook het transport van gevaarlijke stoffen via bepaalde corridors. Daarnaast werd er ook een volledige risiconormering uitgewerkt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, samen met risico-identificaties per vervoersmodus (de zogenaamde risico-atlassen).

3. De Belgische aanpak

Waar Nederland de voorbije jaren een specifiek beleid heeft uitgewerkt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dat veiligheidseisen stelt aan transportroutes met gevaarlijke stoffen, de omgeving daarvan en soms aan allebei (hierboven hebben wij slechts een summiere toelichting gegeven), lijkt het beleid in België zich voorlopig grotendeels te beperken tot een loutere omzetting van de Europese en internationale verplichtingen.

Die verschillen in aanpak werden overigens recentelijk nog, in 2009, in opdracht van de provincie Zuid-Holland en de Rijn-Schelde Delta Samenwerking, bestudeerd in een zeer gedegen onderzoeksrapport “*grensoverschrijdende afstemming vervoer gevaarlijke stoffen*” (mei 2009). In dit onderzoek werd bestudeerd hoe het vervoer van gevaarlijke stoffen respectievelijk is geïntegreerd in regelgeving vanuit de aspecten milieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit en vervoer.

Ces intentions ont débouché, ces dernières années, sur la mise en place du “réseau de base du transport de marchandises dangereuses”, un système de régulation en matière de transport de substances dangereuses et d'aménagement du territoire, qui comprend:

- la désignation d'itinéraires de transport de substances dangereuses par le rail, par les voies d'eau intérieures et par la route;
- la fixation, pour chaque itinéraire de transport désigné, d'un cadre d'utilisation lié à ce transport;
- l'intégration, lorsque c'est pertinent, de la distance prévue par ce cadre d'utilisation dans les décisions en matière d'aménagement du territoire;
- un système qui garantit, tant au sens juridique qu'au niveau du système même, que les risques liés au transport de substances dangereuses restent dans les limites fixées par le cadre d'utilisation.

Ce “réseau de base du transport de marchandises dangereuses” prévoit également l'acheminement de substances dangereuses par certains “couloirs”. Par ailleurs, une standardisation complète des risques liés au transport de substances dangereuses a été élaborée. Cette standardisation comporte notamment une description des risques par mode de transport (c'est ce qu'on appelle les “atlas des risques”).

3. L'approche belge

Si, au cours des dernières années, les Pays-Bas ont élaboré une politique spécifique en matière de transport de substances dangereuses, politique fixant des exigences de sécurité portant sur les itinéraires utilisés pour le transport de substances dangereuses, leurs environs, et parfois les deux (seul un bref aperçu est donné ci-dessus), il semble en revanche que jusqu'à présent, la Belgique se soit principalement limitée à transposer les obligations européennes et internationales.

Ces différences d'approche ont d'ailleurs encore été récemment (2009) examinées à la demande de la province de Hollande méridionale et de la Coopération Delta Rhin-Escaut. Le rapport, très circonstancié, de cette étude a été publié en mai 2009 sous le titre “*grensoverschrijdende afstemming vervoer gevaarlijke stoffen*” (harmonisation transfrontalière du transport de substances dangereuses). Le propos de cette étude était d'examiner la manière dont le transport de substances dangereuses est intégré dans la réglementation liée respectivement à l'environnement, à l'aménagement du territoire, à la mobilité et aux transports.

In een vergelijking met Nederland kwam het onderzoek tot volgende vaststelling voor wat betreft de aanpak in ons land:

- *“op dit moment is er (...) geen geïntegreerd beleid vastgelegd om het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ontwikkeling te integreren (...) Het valt aan te bevelen om het nieuwe beleid een nog meer geïntegreerd karakter te geven, gericht op het gehele logistieke netwerk rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit behelst een transparant besluitvormingsproces met betrekking tot de integratie van transport, ruimtelijke ordening en externe veiligheid; duidelijke afspraken over de verdeling van verantwoordelijkheden en een krachtige uitvoering en handhaving van het huidige beleidskader”;*

- *“in tegenstelling tot in Nederland zijn er (...) geen risiconormen/criteria en instrumenten om het risicobeeld van transport van gevaarlijke stoffen te berekenen en te evalueren en de impact daarvan in het bestaande vervoersnet te beoordelen”;*

- *“in Vlaanderen zijn vraagstukken rondom routing, risicobundeling of risicospreiding van de transporten van gevaarlijke stoffen nog niet formeel vastgelegd. Dit mede door het ontbreken van bijvoorbeeld berekeningsmethodieken en een centrale databank, die reële en goede cijfers bevat over de volumes en soorten gevaarlijke stoffen transporten in België over alle modi”;*

- *“een inschatting van de risico's van de transportstromen van gevaarlijke stoffen ontbreekt tot op heden (...)”.*

4. Naar een geïntegreerd en stringent beleid rond het transport van gevaarlijke goederen

De voorbije jaren gebeurden er helaas meerdere ongevallen tijdens het transport van gevaarlijke stoffen. Soms dienen daarbij zelfs rampenplannen in werking te worden gesteld om omwonenden te beschermen. Het treinongeluk in Wetteren moet ons attenderen op het urgente belang van een meer geïntegreerd beleid voor het transport van gevaarlijke goederen. Onze zeer hoge bevolkingsdichtheid, ons dicht transportnet, onze lintbebouwing en de grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen die worden in-, uit- en doorgevoerd zijn hierbij nog bijkomende argumenten.

Comparant notre situation avec celle des Pays-Bas, l'étude fait le constat suivant en ce qui concerne l'approche retenue dans notre pays:

- *“il n'existe actuellement aucune politique intégrée visant à intégrer le transport de substances dangereuses et l'aménagement du territoire (...). Il s'indiquerait de conférer à la nouvelle politique un caractère encore plus intégré et de l'axer sur l'ensemble du réseau logistique impliqué dans le transport de substances dangereuses. Il convient à cet effet de mettre en place un processus décisionnel transparent en ce qui concerne l'intégration du transport, de l'aménagement du territoire et de la sécurité externe, de définir des règles claires quant au partage des responsabilités et de veiller à une mise en oeuvre efficace et au strict respect du cadre politique existant”;*

- *“contrairement à la situation prévalant aux Pays-Bas, il n'existe pas de normes/critères de risques ni d'instruments permettant de calculer et d'apprécier le risque lié au transport de substances dangereuses, et d'évaluer son impact au niveau du réseau de transport existant”;*

- *“en Flandre, les questions de routage, de concentration ou de répartition des risques liés au transport de substances dangereuses ne sont pas encore formellement réglées, notamment parce qu'aucune méthode de calcul n'a été fixée et qu'il n'existe pas de banque de données centrale reprenant des statistiques réelles et correctes sur les volumes et les types de transports de substances dangereuses ayant lieu en Belgique, tous modes de transport confondus”;*

- *“il n'existe pas actuellement d'estimation des risques liés aux flux de transport de substances dangereuses (...)”.* (traduction).

4. Vers une politique intégrée et stricte en matière de transport de marchandises dangereuses

Plusieurs accidents ont malheureusement eu lieu ces dernières années dans le cadre du transport de substances dangereuses. Des plans d'urgence ont même parfois dû être déclenchés à cette occasion pour protéger les riverains. L'accident ferroviaire en date — celui de Wetteren — doit nous convaincre de l'urgence de développer une politique plus intégrée pour le transport de substances dangereuses. La densité de population très élevée, la densité du réseau de transport, la construction linéaire et les grandes quantités de substances dangereuses qui sont importées et exportées et qui transitent par notre pays constituent autant d'arguments en ce sens.

Ons inspirerend op (bijvoorbeeld) Nederland moeten we evolueren naar een verbetering van de veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen. De verschillende overheden in ons land zullen hiertoe zeer nauw moeten samenwerken: het beheer en de regelgeving betreffende het transport van gevaarlijke stoffen is enerzijds een bevoegdheid van de federale overheid, de ruimtelijke ordening en het mobiliteitsbeleid (behalve het spoorbeleid) betreft anderzijds een gewestelijke materie.

Enkel in nauw overleg met alle betrokken overheden en actoren kunnen wij evolueren naar een meer geïntegreerd en stringent beleid rond het transport van gevaarlijke goederen. Als aanbevelingen kunnen wij hierbij alvast aangeven (zie ook het hierboven aangehaalde rapport):

- vooreerst een duidelijke verdeling van de verantwoordelijkheden rond het transport van gevaarlijke stoffen tussen de verschillende overheden en actoren;
- een krachtige handhaving van de huidige regels, onder andere door het evolueren naar meer risicogebaseerde inspecties;
- het streven naar een permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen en dit voor wat betreft het gehele logistieke netwerk (alle vervoersmodi, inclusief pijpleidingen);
- het vastleggen van risiconormen/ criteria en instrumenten om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen te berekenen en te evalueren;
- het opstellen van een zogenaamd "basisnet vervoer gevaarlijke stoffen" voor alle modi (inclusief pijpleidingen), naar analogie met Nederland;
- in het verlengde van dit basisnet de routing, risicobundeling of risicospreiding van het vervoer van gevaarlijke stoffen vastleggen;
- het creëren van de nodige voorwaarden zodat cijfers kunnen worden verzameld over de aard en de hoeveelheden van de getransporteerde gevaarlijke goederen.

KARIN TEMMERMAN (sp.a)
DAVID GEERTS (sp.a)

Nous devons évoluer vers un renforcement de la sécurité du transport de substances dangereuses, en nous inspirant par exemple de la situation néerlandaise. Pour ce faire, les différentes autorités de notre pays devront travailler en très étroite collaboration: la gestion et la réglementation du transport de substances dangereuses relèvent de la compétence de l'autorité fédérale, tandis que l'aménagement du territoire et la politique de mobilité (à l'exception de la mobilité ferroviaire) sont des compétences régionales.

Ce n'est qu'en étroite concertation avec l'ensemble des acteurs et autorités concernés que nous pouvons évoluer vers une politique plus intégrée et rigoureuse en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses. Nous pouvons en tout cas mentionner les recommandations suivantes (*cf.* également le rapport cité ci-dessus):

- tout d'abord, opérer une claire répartition des responsabilités relatives au transport de substances dangereuses entre les différents acteurs et autorités;
- assurer un strict respect des règles actuelles, notamment en évoluant vers des inspections davantage basées sur les risques;
- rechercher une amélioration permanente de la sécurité du transport de substances dangereuses et ce, pour ce qui est de l'ensemble du réseau logistique (tous les modes de transport, y compris les canalisations);
- fixer des normes/critères de risques et élaborer des instruments destinés à calculer et à évaluer le transport de substances dangereuses;
- établir un "réseau de base pour le transport de substances dangereuses" pour tous les modes (y compris les canalisations), par analogie avec les Pays-Bas;
- dans le prolongement de ce réseau de base, fixer le routage, la concentration des risques ou la répartition des risques du transport de substances dangereuses;
- créer les conditions nécessaires à la collecte de données chiffrées sur la nature et les quantités des marchandises dangereuses transportées.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de jaarlijkse ongevallen tijdens het transport van gevaarlijke stoffen, waarbij soms rampenplannen in werking moeten worden gesteld om omwonenden te beschermen en het treinongeluk in Wetteren van 4 mei 2013;

B. gelet op onze hoge bevolkingsdichtheid, ons dicht transportnet, onze lintbebouwing en de grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen die in-, uit- en doorgevoerd worden;

C. gelet op de verwachting dat de komende jaren het vervoer van gevaarlijke stoffen nog verder zal toenemen en de mogelijkheid dat er een verdere verdichting zal plaatsvinden van ruimtelijke ordening langs transportassen;

D. gelet op de duidelijke conclusies en aanbevelingen uit het rapport “*grensoverschrijdende afstemming vervoer gevaarlijke*” in opdracht van de provincie Zuid-Holland en de Rijn-Schelde Delta samenwerking;

E. gelet op een duidelijk gebrek aan concrete tellingen voor de aspecten van vervoer van gevaarlijke stoffen;

F. gelet op het ontbreken van een geïntegreerd beleid om het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ontwikkeling te integreren;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. te komen tot een duidelijke verdeling van de verantwoordelijkheden rond het transport van gevaarlijke stoffen tussen de verschillende overheden en actoren;

2. de huidige regels krachtig te handhaven, onder andere door het evolueren naar meer risicogebaseerde inspecties;

3. te streven naar een permanente verbetering van de veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen en dit voor het gehele logistieke netwerk (alle vervoersmodi, waaronder ook de pijpleidingen);

4. een benchmark op te stellen met de best practices uit andere landen;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu les accidents qui se produisent chaque année pendant le transport de substances dangereuses, nécessitant parfois la mise en place de plans d'urgence afin de protéger les riverains, et vu l'accident survenu à Wetteren le 4 mai 2013;

B. vu la forte densité de population de notre pays, la densité de notre réseau de transport, notre habitat linéaire et les grandes quantités de substances dangereuses qui sont importées et exportées et qui transitent par notre pays;

C. vu les prévisions selon lesquelles le transport de substances dangereuses continuera encore à augmenter les prochaines années et la possibilité d'une nouvelle densification de l'aménagement du territoire le long des axes de transport;

D. vu les conclusions et les recommandations claires du rapport sur l'harmonisation transfrontalière du transport de substances dangereuses rédigé à la demande de la province de Hollande méridionale et de la Coopération Delta Rhin-Escaut;

E. vu le manque manifeste de recensements concrets des aspects du transport de substances dangereuses;

F. vu l'absence de politique intégrée visant à intégrer le transport de substances dangereuses et le développement territorial;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de répartir clairement les responsabilités en matière de transport de substances dangereuses entre les différentes autorités et les différents acteurs;

2. de maintenir fermement les règles actuelles, notamment en augmentant les inspections basées sur les risques;

3. de s'efforcer d'améliorer en permanence la sécurité du transport de substances dangereuses et ce, pour l'ensemble du réseau logistique (tous les modes de transport, y compris les canalisations);

4. de référencer les meilleures pratiques issues d'autres pays;

5. risiconormen- en criteria en instrumenten vast te leggen om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen te berekenen en te evalueren;

6. een "basisnet vervoer gevaarlijke stoffen" op te stellen voor alle modi (inclusief pijpleidingen), naar Nederlands model;

7. in het verlengde van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen de routing, risicobundeling of risicospreiding van het vervoer van gevaarlijke stoffen vast te leggen;

8. de nodige voorwaarden te creëren zodat cijfers kunnen worden verzameld over de aard en de hoeveelheden van de getransporteerde gevaarlijke goederen.

17 juli 2014

KARIN TEMMERMAN (sp.a)
DAVID GEERTS (sp.a)

5. de définir des normes et des critères de risques ainsi que des instruments pour calculer et évaluer les risques du transport de substances dangereuses;

6. de mettre en place un "réseau de base du transport de substances dangereuses" pour tous les modes de transport (y compris les canalisations), inspiré du modèle néerlandais;

7. dans le prolongement du réseau de base du transport de substances dangereuses, d'établir le routage, la concentration et la répartition des risques du transport de substances dangereuses;

8. de créer les conditions nécessaires à la collecte de chiffres sur la nature et les quantités des marchandises dangereuses transportées.

17 juillet 2014