

1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2009/10174

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

1

Datum 8 februari 2010
Onderwerp Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen van de leden Roemer en Poppe over ammoniaktransporten per spoor in Zuid Limburg.

1. Wat is uw mening over de vele gevaarlijke ammoniaktransporten via het onbeveiligde spoor tussen Maastricht, Eijsden en Visé? ¹

1. De hoeveelheid vervoer van ammoniak over dit baanvak is beperkt (zie het antwoord op vraag 2). De totale treinintensiteit op dit baanvak is laag, er bevinden zich geen wissels, en de bebouwingsdichtheid in de omgeving is beperkt; daarom heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat naar mijn mening terecht een ontheffing van de ATB-plicht afgegeven voor dit baanvak. Toch wil ik de veiligheid verder vergroten door zonder uitstel het (Belgische) trein beïnvloedingssysteem Krokodil te laten aanleggen (zie mijn antwoord op vraag 3).

De ammoniaktransporten via dit traject moeten mede worden gezien in het licht van het convenant, dat de minister van VROM en ik hebben gesloten met DSM. Uw Kamer is daarover geïnformeerd in de brief van 10 maart 2009 (Kamerstuk 30373, nr. 29). Met DSM hebben wij afgesproken, dat het ammoniaktransport tussen IJmuiden en Geleen per 31 december 2009 wordt beëindigd. Daardoor zijn alle steden op die route² vanaf eind 2009 verlost van passerende treinen met ammoniak. Daarnaast is afgesproken dat DSM zich maximaal inspant om de verwerkingscapaciteit van ammoniak in Geleen te vergroten, zodat uiterlijk in 2015 de afvoer van resterend ammoniak naar Duitsland en België beperkt wordt. Het feit dat er tijdelijk in de periode tot 2015 extra ammoniaktransporten via de grensovergangen Venlo en Maastricht kunnen plaatsvinden is ook aangegeven in dat convenant.

2. Hoeveel treinen met gevaarlijke stoffen hebben de afgelopen tien jaar, per jaar, gereden op het niet van automatische treinbeveiliging voorziene spoor tussen

¹ De Telegraaf, 19 oktober 2009: "Levensgevaarlijke ammoniaktreinen op onveilig spoor"

² Onder andere Sittard, Roermond, Weert, Eindhoven, Boxtel, Den Bosch, Utrecht, Amsterdam, Haarlem

Maastricht, Eijsden en Visé en hoeveel verwacht u dat er de komende jaren zullen rijden?

Datum

2. ProRail registreert het vervoer van gevaarlijke stoffen in aantallen "vervoerseenheden"; dit kunnen zowel ketelwagens zijn (circa 50 ton) als tankcontainers (20 à 25 ton). Hierbij behoort ammoniak tot de zogenaamde stofcategorie B2 (giftige gassen).

Ons kenmerk

VenW/DGMo-2009/10174

In 2004 bedroeg het vervoer van B2-stoffen op jaarbasis over het spoorbaanvak Maastricht-Visé 600 vervoerseenheden; in 2008 was dit 150 vervoerseenheden. Rond 2020 is de verwachting dat het vervoer van B2-stoffen 600 vervoerseenheden per jaar bedraagt³.

3. Is er door de rijksoverheid of door infrabeheerder ProRail een risico-analyse uitgevoerd waaruit blijkt in hoeverre deze ammoniaktransporten toelaatbaar zijn? Zo ja, wat blijkt hier precies uit en is daarbij het ontbreken van treinbeïnvloedingssystemen meegenomen? Zo nee, waarom niet?

3. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor gelden wettelijk een groot aantal speciale eisen en regels. Op de naleving daarvan wordt toegezien door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Ervan uitgaande dat de betreffende regels worden nageleefd behoeft er qua veiligheidsniveau geen verschil te worden gemaakt tussen een trein met gevaarlijke stoffen of andere treinen. Er is voor dit spoorbaanvak geen specifieke risicoanalyse uitgevoerd waaruit blijkt dat deze ammoniaktransporten aldaar toelaatbaar zijn.

Het betreffende spoorbaanvak is voorzien van een systeem voor *treinbeveiliging*. Het is nog niet voorzien van een systeem voor automatische *treinbeïnvloeding* (ATB). Sinds de inwerkingtreding van de spoorwegwet in 2005 is een dergelijk systeem voor automatische treinbeïnvloeding wel verplicht. Ik heb hierover verschillende malen met uw Kamer gesproken, het meest recent tijdens het Algemeen Overleg over spoorveiligheid van 10 september 2009.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat geeft sinds 2005 een ontheffing af voor de ATB-plicht op het betreffende traject omdat:

- het gebruik van het betreffende traject Maastricht – Visé extensief is en na 2005 niet ingrijpend is gewijzigd;
- ProRail, zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 27 april 2009⁴, werkt aan de aanleg van het Belgische treinbeïnvloedingssysteem Krokodil op dit traject; dat zal eind 2010 operationeel zijn;
- het traject vóór 2005 niet ATB-plichtig was.

Conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg van 10 september 2009 informeer ik u hierbij over de vertraging die zou ontstaan als het nieuwere Belgische systeem TBL1+ zou worden aangelegd in plaats van het huidige Belgische systeem Krokodil. Op 29 oktober 2009 heeft ProRail mij per brief geïnformeerd dat deze vertraging 1,5 a 2 jaar zal bedragen; ik stuur u die brief als bijlage mee⁵. ProRail geeft bovendien aan dat de treinen op zijn vroegst in 2014 van apparatuur voor TBL1+ zullen zijn voorzien. Omdat dit systeem pas effectief is wanneer zowel de infrastructuur als de

³ Deze cijfers zijn gebaseerd op de "Beleidsvrije marktverwachting VGS per spoor rond 2020" (ProRail, 2007).

⁴ kamerstuk 29893, nr. 83

⁵ zie bijlage, brief "Treinbeïnvloedingssysteem Maastricht-Visé en Roosendaal-Essen", kenmerk DIR/BK/1696333v1

treinen hiermee zijn uitgerust zou dat dus een forse vertraging betekenen. Op basis van deze analyse prefereer ik de aanleg van het systeem Krokodil. **Datum**

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2009/10174

4. Hoe wordt er door de Inspectie Verkeer en Waterstaat toezicht uitgevoerd op de risico-analyse?

4. Er is geen specifieke risicoanalyse, zie het antwoord op vraag 3. Het toezicht door de Inspectie verkeer en Waterstaat op dit baanvak is niet anders dan op de rest van het spoorweginet.

5. Onderschrijft u het standpunt dat een adequate vorm van treinbeïnvloeding inclusief roodseinblokkering van levensbelang is voor de omgevingsveiligheid rond het spoor? Kunt u aangeven wanneer dit op het traject Maastricht - staatsgrens gerealiseerd kan zijn? Welke versnellingen zijn daarbij mogelijk en bent u bereid ProRail hiertoe met spoed opdracht te geven?

5. Het vervoer per spoor dient veilig te zijn. Veiligheid wordt bereikt door een samenspel van partijen op het spoor en maatregelen. Eén van de maatregelen om risico's te beperken is treinbeïnvloeding al dan niet met "roodseinblokkering". Een treinbeïnvloedingssysteem met "roodseinblokkering" is echter niet altijd een vereiste voor het gewenste veiligheidsniveau. Op het traject Maastricht-Randwijck - Belgische grens is het aantal treinen relatief laag en er bevinden zich geen wissels. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 legt ProRail hier in mijn opdracht het Belgische systeem "Krokodil" aan; dat zal eind 2010 operationeel zijn. Ik volg de voortgang hiervan nauwgezet.

6. Overweegt u ook maatregelen op de trajectdelen Maastricht - Sittard, Sittard - Landgraaf en de aansluiting van het chemiecomplex Chemelot? Zo ja, welke maatregelen? Zo nee, waarom niet?

6. In het kader van het zogenaamde "STS programma" (Stop Tonend Sein passage) zijn alle bediende seinen in Nederland geanalyseerd op risico's die het gevolg zijn van een eventuele STS passage. Ook de seinen op genoemde baanvakken zijn daarbij meegenomen. De ruim 1000 seinen met het hoogste STS-risico-profiel worden met ATB Vv uitgerust, waaronder een aantal seinen op de genoemde baanvakken. Op 8 oktober j.l. heb ik aan de Kamer toegezegd een nader onderzoek te zullen verrichten naar de criteria om ATB Vv te installeren; vanzelfsprekend worden ook de genoemde baanvakken meegenomen in dat nadere onderzoek.

7. Bent u bereid te onderzoeken of de ammoniaktransporten veiliger per schip of door buisleidingen plaats kan vinden, in plaats van per spoor? Zo ja, op welke termijn gaat u dit doen? Zo nee, waarom niet?

7. Het grootste deel van het vervoer van ammoniak over het spoor vindt nu nog plaats tussen Geleen en IJmuiden. In het overleg met DSM in 2007 over de beëindiging van het spoorvervoer van ammoniak op dit traject is ook de mogelijkheid gezien om ammoniak met binnenvaartschepen te vervoeren. Om diverse redenen bleek dit geen goed begaanbare weg te zijn. Die redenen waren onder meer de hoge kosten, twijfels over de veiligheidswinst (de schepen zouden door dichtbevolkte

gebieden varen) en het gegeven dat (buitenlandse) afnemers niet aan het water gevestigd zijn (zodat er extra overslag zou moeten plaats vinden). Daarom is gekozen voor het beëindigen van het structurele vervoer tussen IJmuiden en Geleen door de productie en de verwerking samen te brengen in Geleen, en voor het begrenzen van de resterende stromen over het spoor. Op 10 maart 2009 heeft de minister van VROM, mede namens mij, de Kamer geïnformeerd over de inhoud van het convenant met DSM⁶.

Vervoer van ammoniak per buisleiding zou alleen te overwegen zijn als het gaat om continue vervoerstromen. Dat is echter bij ammoniak niet het geval: het wordt vervoerd in beperkte hoeveelheden naar telkens andere afnemers en locaties. In het licht van het bovenstaande ben ik niet van plan nader onderzoek te laten uitvoeren.

Datum

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2009/10174

8. Bent u bereid om geen ammoniaktransporten toe te staan op spoortrajecten waarop geen treinbeveiliging met roodseinblokkering actief is? Zo nee, bent u dan bereid om een tweede machinist verplicht te stellen op deze spoortrajecten?

8. Gezien de naleving van de eisen en regels op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen, is er geen aanleiding het transport van ammoniak te verbieden op de betreffende baanvakken. Mijn inzet van de afgelopen jaren is er juist op gericht geweest het transport van ammoniak zoveel mogelijk overbodig te maken. Hierover is het eerder genoemde convenant met DSM gesloten. Er is mij geen onderzoek bekend waaruit blijkt dat het rijden met twee machinisten op één trein veiliger zou zijn dan het rijden met één machinist. Dat is een niet-gebruikelijke werkwijze, die bij mijn weten binnen Europa alleen door Italië wordt gehanteerd. Ik zie hierin geen aanleiding deze maatregel voor Nederlandse baanvakken te overwegen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

⁶ Kamerstuk 30.373, nr. 29