

# abcdefgh

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
21 mei 2002	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/VI/U.02.00852	2010206060
Onderwerp	
Vragen van het lid Van Bommel over de veiligheid van het spoortransport.	

Geachte voorzitter,

Mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties antwoord ik u op de vragen van de heer Van Bommel.

1. Kent u de uitzending van Zembla over het gevaar op het spoor?
1. Ja.
2. Zijn circa 240 treinmachinisten vorig jaar door rood sein gereden?
2. Railned heeft mij bevestigd dat van de vele tienduizenden seinwaarnemingen er vorig jaar 240 maal een rood sein is gepasseerd.
3. Wat zijn volgens u de oorzaken hiervan?
3. De meeste roodlichtpassages zijn terug te voeren op menselijke fouten. Hierbij moet men denken aan waarnemingsfouten, afleiding en het hebben van een verwachting over een bepaald seinbeeld. Deze fouten hebben niet alleen een oorzaak bij de machinist, zij worden soms ook door de omgeving bepaald. Een machinist zal in tegenstelling tot bij het wegverkeer nooit bewust een rood sein passeren.

Postbus 20901 2500 EX Den Haag  
Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 351 6171  
Telefax 070 351 7895

4. Wordt het rijden door rood sein nog wel als ernstig gezien?
4. Ja. Een machinist maakt een roodlichtpassage gemiddeld één à twee keer in zijn loopbaan mee. Machinisten ervaren het passeren van rode seinen als een aantasting in hun vakmanschap.
5. Acht u het denkbaar dat de werkwijze van de NS, ook wel het "rondje om de kerk" genoemd, leidt tot het vaker rijden door rood sein, aangezien dit eentonigheid voor de treinmachinisten met zich meebrengt?
5. Bij het "rondje om de kerk" spelen twee aspecten een rol op veiligheidsgebied. De ene is de verwachting van machinisten van een seinbeeld, het is toch ieder uur hetzelfde, hetgeen kan leiden tot een veiligheidsniveau verlaging. Daarnaast kan de wegbekendheid, exact weten waar seinen zijn geplaatst en bekend is waar een remming moet beginnen om precies bij een sein tot stilstand te komen, leiden tot een veiligheidsniveau verhoging. Beide aspecten werken in tegengestelde richting en zouden elkaar kunnen opheffen. Graag verwijs ik u ook naar mijn brief van 14 augustus 2001, kenmerk DGP/VI/01/02417 waarin in het antwoord op vraag 5 van lid Van Bommel op nagenoeg dezelfde vraag antwoord is gegeven.
6. Welke maatregelen gaat u nemen om het door rood sein gaan in de toekomst te voorkomen?
6. Uit de Railned studie is gebleken dat er zo'n 100 à 150 punten in het spoorwegnet zijn waarbij in het geval van een rood seinpassage botsingen met grote gevolgen mogelijk zijn. Thans is in discussie hoe deze punten kunnen worden gesaneerd. De Infrabeheerder zal ik verzoeken verkenningen daaromtrent uit te voeren en saneringsplannen voor te bereiden. Aan Railned zal ik vragen om toe te zien dat dit soort punten bij nieuwbouw of ombouw vermeden wordt. Onafhankelijk van dit project worden alle mogelijke maatregelen die nu al te nemen zijn genomen.
7. Hoe ver bent u met het nemen van maatregelen tegen de dreigende conflict-situaties, die op zo'n 100 tot 150 plekken voorkomen waar bij het rijden door rood sein een botsing onvermijdbaar is?
7. Ik bestrijd de suggestie dat rood sein passages onvermijdbaar tot een botsing leiden. Voor het overige verwijs ik naar het antwoord op vraag 6.
8. In hoeveel gevallen bij het negeren van rood sein ging het om vervoer van gevaarlijke stoffen?
8. In één geval is in het jaar 2001 een goederentrein die gevaarlijke stoffen vervoerde, een rood sein gepasseerd.
9. Wat is uw mening over het oordeel van de Groningse burgemeester Wallage die stelt dat de hulpdiensten niet voldoende middelen hebben om de bevolking te beschermen bij ongelukken van gevaarlijke treintransporten?
9. Beleidslijn is dat de organisatie van de hulpverlening bij ongevallen en rampen is afgestemd op een vastgesteld niveau van geïnventariseerde risico's en de operationele prestaties die daarbij van de hulpdiensten verwacht worden. In dat traject moeten bestuurlijke keuzen gemaakt worden op basis van de ingeschatte waarschijnlijkheid van eventuele ongevallen en hun gevolgen en de investeringen in organisatie, menskracht en middelen die nodig zijn om de hulpverlening doeltreffend in te richten en af te stemmen op mogelijke scenario's. Voorts dient opgemerkt te

worden dat niet alle gevolgen van incidenten door maatregelen zijn te beperken of te voorkomen. Zo zijn bijvoorbeeld de gevolgen van een grootschalige toxische gaswolk (zoals chloor), niet of nauwelijks effectief met repressieve voorzieningen te bestrijden. Nooit zullen daarom alle rampscenario's afgedekt kunnen zijn met de hulpverleningsorganisaties en altijd zal er in de beginfase een chaotische fase zijn waarin vraag en aanbod van hulp nog niet in evenwicht zijn. Beleid is gericht op het zo kort mogelijk laten duren van die fase en het bewerkstelligen dat de kans van optreden van grootschalige incidenten zo klein mogelijk is. Daarom is zo belangrijk te investeren aan de voorkant van de veiligheidsketen om daarmee calamiteiten zo veel mogelijk te voorkomen en de gevolgen te beperken.

10. Bent u bereid om, in voorkomende gevallen, het transport van gevaarlijke stoffen te verbieden totdat de hulpdiensten uitgerust zijn om calamiteiten op te vangen?
10. Vanwege internationale verplichting kan de overheid het transport niet zonder meer verbieden. Er is ook geen aanleiding op basis van concrete ervaringen. In de huidige praktijk wordt alles gedaan om het vervoer van gevaarlijke stoffen zo veilig mogelijk te laten verlopen. Het beleid is dan ook gericht op de overtuiging dat - redelijkerwijze - de veiligheid voldoende pro-actief en preventief is gewaarborgd. Daarnaast moeten de repressieve voorzieningen zo veel mogelijk zijn afgestemd om rationeel te verwachten ongevalsscenario's te bestrijden. Dat totaalpakket aan maatregelen en voorzieningen dient voldoende basis te bieden voor bestuurlijke besluitvorming omtrent het veiligheidsbeleid met betrekking tot de transporten van gevaarlijke stoffen en de rest-risico's die daarmee impliciet voor de maatschappij worden geaccepteerd.
11. Welke maatregelen gaat u nemen om het transport van ammoniak en LPG veiliger te maken.
11. Het veiligheidsregime met betrekking tot het spoortransport van gevaarlijke stoffen is tot nu toe niet gericht geweest op afzonderlijke stoffen, met uitzondering van chloor. Daarbij wordt opgemerkt, dat de internationale vervoersregelgeving (het RID) wel zodanig is ingericht, dat de eigen, uiteenlopende gevaarskenmerken van stoffen zijn verdisconteerd in de eisen die aan de voorgeschreven containers of reservoirs worden gesteld. Vanwege de omvang van het transport van ammoniak en LPG in Nederland is aangekondigd om aanvullend beleid voor juist deze stoffen op te stellen. Getuige onder meer de 'Septemberbrief externe veiligheid' worden hiertoe door de rijksoverheid ketenstudies opgezet, welke vervolgens zullen uitmonden in – op ammoniak of LPG toegesneden - maatregelen. Een andere maatregel die de veiligheid ten goede kan komen is de Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor.

De regulering, dat wil zeggen de hiertoe beoogde methodiek, wordt zeer binnenkort aan de Kamer voorgelegd.

12. Kunt u garanderen dat alles juist wordt geïnspecteerd bij transport van gevaarlijke stoffen? Is het contact tussen de verschillende inspectiediensten goed genoeg om voor voldoende inspecties te kunnen zorgen?
12. Nee, een garantie over de volle breedte kan ik niet geven. De verschillende inspectiediensten kunnen prioritaire deelgebieden van het transport van gevaarlijke stoffen tot hun taakveld rekenen. Bijvoorbeeld, de Inspectie Verkeer en Waterstaat – Divisie Vervoer, inspecteert vooral op het naleven van de voorschriften uit het RID (althans de Nederlandse pendant, het VSG). Aangaande het contact en de afstemming tussen de verschillende inspectiediensten heeft de voorzitter van de Raad voor de Transportveiligheid recentelijk enige zorg uitgesproken. Om die onderlinge afstemming, daar waar nodig, te verbeteren, heb ik besloten om de regie over de inspecties nader te onderzoeken. Deze actie is inmiddels gestart.
13. Waarom vindt er nog steeds transport plaats bij het onveilige spooreplacement bij Venlo? Bent u van mening dat hier ten onrechte economische belangen prevaleren boven de veiligheid?
13. Het spooreplacement Venlo is een belangrijke inrichting voor het internationale goederennetwerk en daardoor essentieel voor de economie. Als uitgangspunt van het overheidsbeleid geldt dat de veiligheid op het spooreplacement voorop staat. Het is echter evident dat een grote hoeveelheid transport van gevaarlijke stoffen gepaard gaat met een evenredige bijdrage aan de externe veiligheidsrisico's. Veiligheidszorg is daarbij een belangrijk item. Voor de toekomst zijn recent nadere afspraken gemaakt tussen de Rijksoverheid, Provincie en gemeente Venlo. Het overzicht van de gemaakte afspraken gaat hierbij, in de vorm van een intentieverklaring.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos