

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
13 augustus 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.03.01722	2020309770
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u, mede namens de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de antwoorden toekomen op de vragen van de leden Gerkens en Van Velzen over de veiligheidssituatie van de Velsler spoortunnel.

1. Wat is uw mening over het artikel "Plan veiliger spoortunnel loopt vertraging op"?
1. Ik heb van het artikel kennis genomen. Op hoofdlijnen kloppen de feiten in het artikel. Enkele feiten zijn inmiddels achterhaald. Conform afspraak met de gemeente heeft ProRail de burgemeester van Velsen een pakket door ProRail te nemen maatregelen in het vooruitzicht gesteld. ProRail heeft laten weten de meeste aanbevelingen uit het rapport van de Inspectie Verkeer en Waterstaat over de Velsler spoortunnel over te nemen en op eigen initiatief nog extra maatregelen uit te voeren.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

2. Is het waar dat in geval van bepaalde calamiteiten de brandweer niet meer op zal treden in de Velser spoortunnel in verband met de onveiligheid? Zo ja, vindt u dit een verantwoorde situatie en waarom?
2. De gemeentebesturen van Velsen en Beverwijk hebben te kennen gegeven, dat in geval van bepaalde incidenten - een brand of een ongeval met gevaarlijke stoffen - in de Velser spoortunnel de brandweer de tunnel niet in gaat indien de veiligheidssituatie voor de brandweerlieden niet voldoende kan worden gegarandeerd. Dit uitgangspunt geldt overigens niet alleen voor tunnels, maar geldt voor hulpverlening in algemene zin. Ook bij brand in gebouwen of bestrijding van gevaarlijke stoffen incidenten is de veiligheid van het hulpverleningspersoneel een belangrijk criterium dat wordt meegewogen bij de keuzes hoe op te treden. Zo zal men bijvoorbeeld een gebouw niet betreden, wanneer men de veiligheid niet voldoende kan afwegen. Hierbij is nog op te merken dat, hoe veel veiligheidsmaatregelen er ook worden genomen, er altijd scenario's kunnen blijven optreden, waarbij hulpverleners vanwege bedreiging van hun eigen veiligheid ergens niet naar binnen zullen gaan of ergens niet in de buurt zullen komen.
3. Bent u bereid om een tweede tunnelbuis aan te laten leggen bij de Velser spoortunnel om zo de veiligheid voor hulpverleners te verbeteren? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer wordt deze tunnelbuis aangelegd? Kunt u hierbij aangeven welke maatregelen u gaat nemen om de veiligheid te verbeteren totdat de tweede tunnelbuis gereed is?
3. Ook met een nieuwe tunnelbuis kunnen zich situaties voordoen, waarbij hulpverleners vanwege de grote mate van bedreiging van hun eigen veiligheid niet zullen optreden. Met maatregelen aan de huidige tunnel kan de veiligheid van de tunnel als geheel en van de hulpverleners in het bijzonder ook verbeterd worden. De aandacht van ProRail is dan ook hierop gericht. Aanleg van een tweede tunnelbuis is daarom niet aan de orde. Zie ook de antwoorden op vraag 1 en 6.
4. Kunt u aangeven welke "gevaarlijke" stoffen via deze tunnel van en naar het Corus-terrein vervoerd worden? Is transport via dit spoortraject in al deze gevallen de veiligste methode? Zo neen, welke alternatieven zijn mogelijk? Kunt u uw antwoord toelichten?
4. Er wordt ammoniak vervoerd via de tunnel naar het Corus-terrein. De veiligheid op en om een traject wordt onder meer beoordeeld op basis van een risicobenadering, waarbij alle op het traject getransporteerde stoffen betrokken worden in de beoordeling van het risico. Zolang aan de normen van de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) wordt voldaan, zijn vanuit het oogpunt van deze risicobenadering alle denkbare alternatieven mogelijk. Op dit moment vindt geen overschrijding van de normen uit het RNVGS plaats bij vervoer van ammoniak over het traject dat ook door de Velsertunnel loopt.

Een besluit tot een alternatieve routing over spoor van gevaarlijke stoffen kan verstrekken gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van het terrein van Corus/DSM per spoor. Daarnaast kan dat ook het geval zijn voor de leefbaarheid en veiligheid langs de alternatieve route via Zaanstad en Uitgeest, alsmede voor de planologische ontwikkeling langs deze route – zoals het Zaanse project Inverdan. Overigens is hier van belang te melden dat door een besluit van de gemeente Uitgeest het verboden is om treinen te laten keren in Uitgeest.

Een alternatief voor het transport van ammoniak per spoor naar Corus is transport over het water of over de weg. Bij de keuze voor een andere vervoersmodaliteit moet eveneens aan de normen die in de nota RNVGS zijn genoemd worden voldaan. Onder leiding van het Ministerie van VROM wordt gewerkt aan ketenstudies voor onder andere ammoniak. Daarin worden veiliger alternatieven voor productie, gebruik en transport en hun kosten en baten onderzocht. Uw kamer wordt daarover apart door de minister van VROM geïnformeerd.

5. Wat is uw oordeel over het standpunt van ProRail dat het vervoer van gevaarlijke stoffen onverminderd doorgang kan vinden? Bent u bereid het voorstel van de burgermeesters van Velsen en Beverwijk om de spoortunnel te sluiten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op te volgen totdat de veiligheidssituatie voor onder andere de hulpverleners aanzienlijk verbeterd is? Kunt u uw antwoord toelichten?

5. ProRail faciliteert alleen vervoer van gevaarlijke stoffen indien aan alle voor ProRail geldende (wettelijke) eisen (hier onder vallen geen eisen aan de tunnel of voor hulpverlening), waaronder die ten aanzien van veiligheid, is voldaan. Dat is hier het geval en verklaart dus het standpunt van ProRail. Tegelijkertijd is de aandacht van de gemeenten voor de mogelijkheden van zelfredzaamheid en hulpverlening de laatste tijd sterk toegenomen. Deze op zich uitermate positieve ontwikkeling leidt er in de praktijk wel toe, dat bestaande situaties niet meer geheel in overeenstemming zijn met het huidige veiligheidsdenken. Het is de gezamenlijke taak van alle betrokken partijen om te komen tot een verantwoorde aanpak hoe hiermee om te gaan. Daarbij moet ook naar economische aspecten worden gekeken. Het transport van gevaarlijke stoffen is immers belangrijk voor de Nederlandse economie.

In dit spanningsveld moet worden gezocht naar een acceptabele oplossing, waarbij het geheel sluiten van de tunnel voor vervoer van gevaarlijke stoffen geen reële optie is, dit mede vanwege de grote gevolgen op zowel economisch als ook veiligheidsvlak. De stoffen moeten dan toch vervoerd worden via een andere route en/of een andere modaliteit, waarbij ook daar zich weer veiligheidsproblemen kunnen voordoen (zie hiervoor ook het antwoord op vraag 4). Er is sprake van een probleem, maar het voorstel van de gemeenten om de tunnel voorlopig te sluiten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment geen haalbare oplossing. In vraag 6 wordt verder ingegaan op de gezamenlijke aanpak van dit probleem.

6. Is de Velser spoortunnel volgens alle criteria nog veilig genoeg? Vindt u het verantwoord om te wachten met het verbeteren van de veiligheid van de tunnel totdat de beleidsvisie tunnelveiligheid behandeld is? Kunt u uw antwoord toelichten?

6. Volgens de geldende eisen is spoorvervoer via de Velserspoortunnel nog veilig. Toch zijn er door de IVW gebreken geconstateerd bij het onderhoud. Daarom wil ProRail niet wachten op de behandeling van de beleidsvisie tunnelveiligheid en heeft besloten om maatregelen voor te stellen om de veiligheid van de Velsertunnel te verbeteren. De maatregelen richten zich met name op scenario's waarbij treinen in de tunnel stil komen te staan. De uitvoering vindt plaats in overleg met gemeente Velsen. Er wordt naar gestreefd alle maatregelen voor eind 2004 te realiseren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs