

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)
21 februari 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
RWS/SDG/2006/139/22433	2050607320, 2050607150, 2050607170 en 2050606530
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u de antwoorden op de vragen van de leden Dijksma, Gerkens, Van Hijum, Hofstra en Duyvendak over de Betuweroute.

Antwoorden op de vragen van mevrouw Dijksma over de mogelijke gevolgen van een treinramp op het overgangstraject van de Betuweroute naar bestaand Duits spoor

1. Kent u het bericht "Treinramp kan Zevenaar zwaar treffen"?
1. Ja, ik ken het bericht.
2. Is het waar dat uw ministerie jarenlang heeft geweigerd onderzoek te doen naar de mogelijke gevolgen van een treinramp op het traject waar de Betuweroute overgaat op bestaand spoor naar Duitsland? Zo ja, waarom heeft u dit onderzoek niet laten uitvoeren?
2. Naar aanleiding van een verzoek van de gemeente Zevenaar heb ik in juni 2003 aan het NIBRA (Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding) opdracht gegeven om een veiligheidsanalyse uit te voeren naar de toekomstige situatie in Zevenaar rondom de Betuweroute en de aansluitende spoorlijn tot de grens. Dat onderzoek is in november 2004 afgerond en aangeboden aan de gemeente. De burgemeester van Zevenaar heeft het rapport in december 2004 met mij besproken, en de raadscommissie Middelen in Zevenaar heeft er in februari 2005 over gesproken.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

3. Wat is uw oordeel over het in opdracht van de gemeente Zevenaar uitgevoerde onderzoek door het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding (Nibra) waaruit blijkt hoe groot de consequenties kunnen zijn van een ongeluk met een trein die een gevaarlijke lading vervoert?
3. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de gemeente Zevenaar.
De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat er voldoende brandweervoorzieningen aanwezig zullen zijn. Op en langs de Betuweroute is het ook in Zevenaar veilig. Bij Zevenaar zijn - ook bij de aanpassing van het reeds bestaande spoor tussen Betuwerouteaansluiting en de Duitse grens - dezelfde veiligheidsuitgangspunten gehanteerd als langs de rest van de Betuweroute (inclusief de tunnels).

Langs het reeds bestaande spoorbaanvak tussen de Betuweroute en de grens liggen campings. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat, door het relatief kleine aandeel van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de locatie van de campings de komende jaren nog geen probleem vormt.

De aard en omvang van het vervoer over het Nederlandse spoorwegnet wordt gemonitord en op basis hiervan wordt vastgesteld waar zich mogelijk knelpunten langs het spoor bevinden. Mocht de toekomstige situatie hiertoe aanleiding geven, zal samen met de gemeente worden bekeken hoe eventuele knelpunten kunnen worden opgelost.

Het onderzoek geeft ook aan dat de veiligheidssituatie in Zevenaar mogelijk nog verder zou kunnen verbeteren, middels de aanleg van een derde spoor tussen de aansluiting van de Betuweroute en de Duitse grens. De mogelijke aanleg van dit derde spoor zal worden betrokken bij de planuitwerking voor de verdere optimalisatie van het spoor tussen de Betuweroute vanaf bij Zevenaar via Emmerich en Wesel tot Oberhausen (zie ook het antwoord op vraag 6).

4. Welke mogelijke aanpassingen worden op het bewuste traject doorgevoerd op basis van het Nibra-rapport? Zijn deze aanpassingen tijdig gereed voor de ingebruikname van de Betuweroute? Zo neen, waarom niet?
4. Het NIBRA rapport heeft geconstateerd dat een aantal al wel geplande voorzieningen nog niet gerealiseerd waren. Deze zullen voor de ingebruikname van de Betuweroute (1 januari 2007) gerealiseerd zijn.
5. Kunt u garanderen dat pas nadat de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen daadwerkelijk zijn getroffen de Betuweroute in gebruik wordt genomen?
5. Ik ga ervan uit dat de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen voor 1 januari 2007 gereed zullen zijn.

6. Overweegt u additionele maatregelen, zoals het verlengen van de Betuweroute tot in Duitsland, zodat onder meer de 'wachsporen' bij Zevenaar overbodig worden en de samenvoeging van personen- en goederenvervoer minder risico's met zich meebrengt?
6. In november 2005 heb ik met mijn Duitse collega, de heer Stolpe, en de bestuursvoorzitter van de DB, de heer Mehdorn, afgesproken dat de Duitse en Nederlandse spoorinfrabeheerders gezamenlijk de planuitwerking voor de verdere optimalisatie van het spoor tussen de Betuweroute (bij Zevenaar) via Emmerich en Wesel tot Oberhausen zullen oppakken. Voor zover de wachsporen bij Zevenaar en veiligheidsaspecten gerelateerd aan het gecombineerde personen- en goederenvervoer hierbij van belang zijn, zullen deze in de verdere planuitwerking worden meegenomen. Ook een eventuele doortrek van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen naar Nederland is onderwerp van die planuitwerking.
7. Is er voor de betrokken hulpdiensten nog voldoende tijd om nadat eventuele aanpassingen in verband met de veiligheid genomen zijn te oefenen?
7. Ja, alle werkzaamheden zijn erop gericht dat de hulpdiensten zich tijdig kunnen voorbereiden op hun taakuitvoering.

Antwoorden op de aanvullende vragen van mevrouw Gerkens over de veiligheid van de Betuweroute bij Zevenaar.

1. Bent u bereid alsnog voortvarend onderzoek te doen naar de veiligheid op het stuk waar de Betuweroute overgaat op het bestaand spoor naar Duitsland? Kunt u uw antwoord toelichten?
1. Nee. Zie antwoord op vraag 3 van mevrouw Dijkema.
2. Kunt u aangeven of de campings bij Babberich kunnen blijven bestaan binnen de huidige risiconormen?
2. Ja. Zie het antwoord op vraag 3 van mevrouw Dijkema.
3. Kunt u aangeven hoeveel extra vervoer van gevaarlijke stoffen door Zevenaar wordt verwacht na ingebruikname van de Betuweroute?
3. De verwachting is dat na ingebruikname van de Betuweroute het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2015 ongeveer met een factor 5 toeneemt ten opzichte van het vervoer in 2003. Die verwachting is afkomstig uit de zogenaamde "beleidsvrije marktprognose" die door ProRail in 2003 is gemaakt, en die ik in april 2004 ter informatie aan de Kamer heb gezonden (Tweede Kamer, niet-dossierstuk 2003-2004, vv04000320).

4. Wat is uw mening over het oordeel van de burgemeester van Zevenaar dat de veiligheidsmaatregelen onvoldoende zijn?
4. Het risico voor de omwonenden valt binnen de normen voor de externe veiligheid en is aanvaardbaar klein. Er worden voldoende voorzieningen ten behoeve van de brandweer langs de Betuweroute in Zevenaar getroffen. Bij Zevenaar worden dezelfde veiligheidsuitgangspunten gehanteerd als op de rest van de Betuweroute. Derhalve ben ik van mening dat de uitgevoerde en geplande maatregelen voldoende zijn.
5. Wat is uw reactie op een mogelijke vertraging van de ingebruikname van de Betuweroute omdat de burgemeester van Zevenaar niet voldoende in kan staan voor de veiligheid in zijn gemeente? Welke maatregelen gaat u nemen?
5. Ik ga niet uit van een vertraging. Met de burgemeester en de brandweer van de gemeente Zevenaar zijn goede afspraken gemaakt omtrent de te realiseren voorzieningen.

Antwoorden op de vragen van de heren Van Hijum en Hofstra over het bluswatertekort bij de Betuweroute.

1. Klopt het bericht dat er langs de Betuweroute onvoldoende bluswater beschikbaar is om calamiteiten te kunnen bestrijden?

1. Medio 2005 is bij blusproeven door de brandweer geconstateerd dat na enige tijd minder schoon water werd opgepompt. Niet duidelijk is of dit te maken had met het operationeel gebruik van de pompen of dat er daadwerkelijk te weinig water was. De proef heeft aanleiding gegeven tot nader onderzoek dat nu wordt uitgevoerd.

Feit is dat langs de Betuweroute spoorloten zijn aangelegd met een minimum waterdiepte van 0,70 meter ten opzichte van het laagste peil. Deze spoorloten leveren minimaal 6.000 l/min gedurende 4 uur. Onderzocht wordt of ze in alle gevallen voldoen aan de in het ontwerp gestelde eisen en of de waterbeheerders de opgegeven waterpeilen onder normale omstandigheden kunnen garanderen.

Daar waar geen spoorloten zijn aangelegd is een brandblusleiding aangelegd met een capaciteit van 6.000 l/min.

2. Doet het probleem zich langs het gehele traject voor, of op bepaalde delen van het traject? Om welke delen gaat het in dat geval?
2. Langs ongeveer 70 van de 160 km Betuweroute bevinden zich spoorloten (het gaat om de trajecten tussen Papendrecht en Gorinchem en tussen Arkel en Dodewaard).

3. Hoe lang is het probleem van het bluswatertekort reeds bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat bekend? Waarom is dit probleem niet gesignaleerd in het NIBRA-rapport in 2004, waarin knelpunten op het gebied van veiligheid zijn geïnventariseerd? Welke maatregelen heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat genomen toen afgelopen zomer bij een rampoefening bleek dat er een tekort aan bluswater was?
3. Medio 2005 is naar voren gekomen dat er mogelijk problemen zijn met het bluswater uit de spoorloten. Deze blusproef gaf, zoals hierboven vermeld, aanleiding tot het doen van nader onderzoek. Het onderzoek wordt op dit moment uitgevoerd.
4. Hoe denkt u het probleem van bluswatertekort op te kunnen lossen? Is de oplossing tijdig gereed voor de oefeningen in het kader van de rampbestrijding die medio dit jaar zijn gepland, dan wel voor de ingebruikname van de Betuweroute per 1 januari 2007?
4. Op dit moment wordt onderzocht of de spoorloten in alle gevallen voldoen aan de in het ontwerp gestelde eisen en of de waterbeheerders de opgegeven waterpeilen onder normale omstandigheden kunnen garanderen. Onlangs heb ik overlegd met de burgemeester van Barendrecht, in zijn rol als vertegenwoordiger van de burgemeesters langs de Betuweroute. Hij is samen met mij van mening dat, indien er daadwerkelijk sprake is van een knelpunt, dit knelpunt opgelost moet zijn voor de indienststelling van het spoor.
5. Kunt u de Kamer informeren over de voortgang van de aanpak van de 222 knelpunten die in het NIBRA-rapport uit 2004 zijn geconstateerd?
5. Er is overeenstemming met de brandweer over de oplossing met betrekking tot de 222 knelpunten. Voor een groot deel zijn de oplossingen al gerealiseerd. Voor het overige deel liggen de oplossingen vast in een zogenaamd uitvoeringcontract, dat richting de aannemer is gecontracteerd en zullen de voorzieningen zijn gerealiseerd voor de indienststelling van de Betuweroute.

Kamervragen van de heer Duyvendak met betrekking tot de aanleg van ZOAB op de A15 ter hoogte van Tiel.

1. Bent u bekend met het feit dat in besprekingen tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Tiel, Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat een bepaald wegdek niet in de planning voor 2006 is opgenomen maar in de planning staat om tussen 2007 en 2009 te worden uitgevoerd.
1. Hiervan ben ik op de hoogte. In deze bespreking is echter ook gesproken over het naar voren halen van een gedeelte van deze werkzaamheden naar 2006/2007.

2. Deelt u de mening dat deze planning van Rijkswaterstaat in strijd is met uw toezeggingen in bovengenoemde brief? Zo neen, waarom niet?
2. Nee ik deel deze mening niet. In mijn brief van 5 december 2005 heb ik aangegeven dat de werkzaamheden voorzien zijn voor de tweede helft van 2006 of begin 2007. In deze periode zal, conform mijn toezegging, in elk geval het wegvak van de A15 dat binnen de geluidscontouren van de woonwijk valt van ZOAB worden voorzien. In mijn brief heb ik aangegeven dat ervan mag worden uitgegaan dat dit zal leiden tot een lagere geluidsbelasting.
3. Bent u bereid uw belofte na te komen en het aanbrengen van ZOAB te realiseren gelijktijdig met de in het voorjaar van 2006 te plaatsen vangrail? Zo neen, waarom niet?
3. Voor de volledigheid merk ik op dat ik niet heb toegezegd om de betreffende werkzaamheden al in het voorjaar van 2006 uit te voeren. De werkzaamheden aan de vangrail vinden plaats op het wegvak dat al voorzien is van ZOAB. Het is planningstechnisch niet mogelijk het aanbrengen van ZOAB al in het voorjaar van 2006 te realiseren. De betreffende bespreking tussen Rijkswaterstaat en de Gemeente Tiel is echter in een positieve en constructieve sfeer verlopen en Rijkswaterstaat is hard aan het werk om de aanleg van eerdergenoemde ZOAB in de tweede helft van 2006 of begin 2007 te laten plaatsvinden. Deze belofte kan en zal ik nakomen.
4. Hoe denkt u het geluid te gaan meten na de ingebruikname van de Betuweroute medio januari 2007 als er op de meest cruciale delen van de A15 geen ZOAB is aangebracht en gelet op het feit dat geluidsberekeningen tot nu toe immers allemaal gebaseerd zijn op het uitgangspunt dat er ZOAB op dit wegdek is aangebracht?
4. De meest cruciale delen van de A15 zijn inmiddels van ZOAB voorzien. De resterende relevante delen van de A15 ter hoogte van de gemeente Tiel worden, zoals toegezegd, nog dit jaar of anders begin volgend jaar van ZOAB voorzien. Zodra dat is gerealiseerd zal ik de metingen gaan uitvoeren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs