
5 Vragenuur

Vragen van het lid De Boer aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over **het bericht "Spoor vol gevaarlijke treinen"**.



Mevrouw De Boer (VVD):

Voorzitter. Op 4 mei is er bij Wetteren in België een ernstig treinongeluk gebeurd, waarbij gevaarlijke stoffen zijn vrijgekomen en waarbij zelfs een dode en vele gewonden vielen te betreuren. Dit ongeluk heeft geleid tot veel zorgen bij bewoners aan die delen van het spoor waar gevaarlijke stoffen over worden vervoerd. Wij begrijpen deze zorgen. De hamvraag luidt natuurlijk: kan zo'n ongeluk op het Nederlandse spoor voorkomen worden? Hebben we in Nederland afdoende maatregelen genomen om dergelijke rampen te voorkomen? Biedt de wet basisnet voldoende sturingsmogelijkheden om het risico op een dergelijk ongeluk te minimaliseren? Klopt de berichtgeving in het AD van 7 mei dat er op het Nederlandse spoor op sommige trajecten meer treinen met gevaarlijke stoffen rijden dan is toegestaan? Er zijn verschillende manieren en routes denkbaar voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Is het niet mogelijk om gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk via de Betuwelijn te vervoeren? Of ziet de staatssecretaris mogelijkheden om meer gevaarlijke stoffen via gespecialiseerde bedrijven – die zijn er – over water te laten vervoeren.

Omroep Zeeland heeft bericht dat er zo maar vervuild bluswater op de Schelde is geloosd en dat dit water richting Westerschelde stroomt. Zijn hierover afspraken gemaakt? Wil de staatssecretaris overleggen met België over de vraag hoe dit heeft kunnen gebeuren? Daarbij moet ook de vraag aan de orde komen hoe dit soort lozingen voorkomen kunnen worden.



Staatssecretaris Mansveld:

Voorzitter. Voordat ik inga op de vragen over het ongeval in Wetteren, wil ik allereerst mijn deelneming betuigen aan de nabestaanden van het dodelijke slachtoffer. Dit geldt ook voor alle gewonden en de mensen die huis en haard hebben moeten verlaten door dit ongeval.

Mevrouw De Boer geeft aan dat er zorg bij bewoners is. Zij heeft daar begrip voor en ik ook. Elk incident – ook in België – roept de vraag op hoe groot de kans is dat dit in Nederland gebeurt. Er is geen garantie te geven. Incidenten kunnen niet worden uitgesloten. Vervoer van gevaarlijke stoffen zal nooit zonder risico's zijn. Dat geldt voor het vervoer over het spoor, over water en over de weg. Natuurlijk minimaliseren wij de risico's wel. Wij wachten op het van kracht worden van de Wet basisnet die nog bij de Eerste Kamer ligt. Vooruitlopend daarop hebben wij afspraken gemaakt met vervoerders. Op sommige trajecten rijden er nu meer treinen met gevaarlijke stoffen. Dat willen wij in de toekomst vermijden. Op tracés worden risicoplafonds aangegeven. Als vervoerders niet voldoen aan de eisen en met de aantallen treinen niet onder de risicoplafonds blijven, kunnen wij straks op grond van de Wet basisnet ingrijpen. Wij kunnen bijvoorbeeld zeggen dat er

meer over de Betuweroute moet worden vervoerd. Ik zal ook ingrijpen als vervoerders niet onder het risicoplafond blijven.

Bij vervoer over water is het wat ingewikkelder om van deur tot deur te gaan. Via het spoor is dat eenvoudiger. Bij Beter Benutten wordt bezien of er meer vervoer van het spoor over water kan. Of dat ook voor gevaarlijke stoffen aan de orde is, zullen wij dan moeten bekijken. In Oost-Nederland kan 9% van het vervoer over water. Daar wordt al naar gekeken. Wij doen ons best om daar evenwicht in te brengen. Dit heeft ook te maken met de belasting van het spoor.

In de internationale Scheldec commissie zijn afspraken gemaakt. Bij mogelijke grensoverschrijdende vervuiling komt er een alarmprocedure. Die procedure is nu nog niet in werking. Wij zoeken momenteel contact met Vlaanderen om te kijken of dit alsnog nodig is.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik denk dat de Wet basisnet uitsluitel zal moeten bieden. Deze wet ligt nu ter goedkeuring in de Eerste Kamer. Het is goed dat de staatssecretaris met die wet in de hand gaat kijken hoe de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor geminimaliseerd kunnen worden. Je kunt de risico's niet voor 100% uitsluiten, maar je kunt die wel zo klein mogelijk maken. Het is goed dat wordt nagegaan of het goederenvervoer zo veel mogelijk via de Betuweroute kan. Ik ben blij met de handreiking van de staatssecretaris om de 9% die nu via het spoor gaat zo veel mogelijk via het water te vervoeren. Daar moet zij waarschijnlijk met de minister over overleggen. Op die manier worden de risico's voor de mensen in Twente – daar wonen veel mensen langs het spoor – geminimaliseerd. Wil de staatssecretaris daarop terugkomen? Dit punt is ook voor de regeling geagendeerd. Wij willen daar een debat over voeren.

Staatssecretaris Mansveld:

Met de Wet basisnet worden de risico's geminimaliseerd. Vooruitlopend daarop zijn er al maatregelen genomen, bijvoorbeeld op het punt van de samenstelling van de treinen. Wagons met bepaalde stoffen mogen niet meer aan elkaar gekoppeld worden. De verbeterde versie van de automatische beveiliging in het spoor, de ATB-Vv, zorgt ervoor dat een trein die een sein mist, gestopt wordt, ook als de trein langzamer rijdt dan 40 km/u. Ook is inmiddels de zogenaamde hotbox-detectie geplaatst, waarmee te hoge temperaturen van wielen en dergelijke worden gesignaleerd. Dit gebeurt allemaal met één belangrijk uitgangspunt, namelijk het waarborgen van veiligheid en het minimaliseren van risico's. Wat betreft het water heb ik al het beter benutten genoemd. Daarop kom ik nog bij de Kamer terug.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb er alle begrip voor dat de staatssecretaris geen 100% garantie kan geven. Dat kan niemand. Wij maken ons echter wel zorgen over een aantal knelpunten op het basisnet, bij Zwijndrecht, Dordrecht en Tilburg, waarvan wij weten dat die nog bestaan. Het is dus belangrijk om te weten wat we kunnen leren van Wetteren, niet alleen van de directe risico's maar ook van de indirecte. Zo zijn er in België giftige stoffen verspreid via de riolering. Ook in Nederland zou dat kunnen gebeuren. Wat doet de staatssecretaris eraan om die risico's te verkleinen?

Mansveld

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dan kom je in de rampenplannen terecht. Er worden door verschillende ministeries maar ook door gemeenten rampenplannen gehanteerd. Dat betekent dat, op het moment dat er zich zo'n ongeval of incident voordoet, ook dat soort zaken worden bekeken. Daarover vinden bestuurlijke overleggen plaats met gemeenten, maar het is verankerd in plannen die op gemeentelijk niveau gemaakt worden en die ter plaatse worden uitgevoerd als zich een incident voordoet.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik was gisteren in Bathmen, bij Deventer. Daar komen ook veel treinen langs met gevaarlijke stoffen. Mensen accepteren dat er een spanning is tussen het vervoer van die stoffen door hun dorp of stad en het feit dat die stoffen vervoerd moeten worden. Ze vragen zich vaak wel af wat er wordt vervoerd. Kan er dus meer duidelijkheid komen voor de bewoners van die steden en dorpen over wat er door hun dorp of stad vervoerd wordt en wanneer dat gebeurt?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Samen met ProRail en Keyrail wordt het Programma Informatie Gevaarlijke Stoffen ontwikkeld. Het is de bedoeling dat dit eind 2013 operationeel is. Hiermee kan vrijwel realtime bekeken worden waar welke wagon met welke lading is. De heer Hoogland kan zich voorstellen dat deze informatie cruciaal is op het moment dat er een incident plaatsvindt. Als het goed is, zal dit systeem eind 2013 bestaan.

De heer **Van Gerven** (SP):

De trein van Wetteren bevatte gifgas, en die is ook door Dordrecht gereden. Dit had dus ook zomaar in Nederland kunnen gebeuren. Er worden ontzettend veel gevaarlijke stoffen vervoerd. Moeten we niet een plan maken om het vervoer zo veel mogelijk terug te dringen? Dat is natuurlijk uiteindelijk de beste oplossing. Routes als de Brabantroute, met vervoer via grote steden als Breda, Tilburg, Eindhoven, Helmond en Venlo, moeten zo veel mogelijk worden vermeden en verladers moeten de veiligste route nemen. Tot slot moeten we de afspraak maken dat de minister-president nog eens gaat praten met Duitsland, om de Betuwelijn, die nu ligt te roesten, te ontsluiten. Dan kan vervoer, als dat al nodig is, zo veel mogelijk langs de Betuweroute plaatsvinden.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De heer Van Gerven zegt: het kan zomaar in Nederland gebeuren. Dat ben ik niet met hem eens. Ik wil de analyse afwachten van het onderzoek naar Wetteren. Daarop kunnen we niet vooruitlopen. Eerst zullen de feiten bekend moeten zijn. Ik deel niet de gedachte dat dit zomaar in Nederland zou kunnen gebeuren. De heer Van Gerven vraagt waarom niet over de veiligste route wordt gereden. Dat is nu precies waarvoor we straks het basisnet hebben. We kunnen dan risicoplafonds instellen voor routes. We kunnen daarmee sturen dat het vervoer zo veel mogelijk over de Betuwelijn plaatsvindt, waar meer maatregelen zijn genomen en de risico's laag zijn. Gaan wij dus voor de veiligste route? Ja, en dat is exact waarom de Tweede Kamer deze wet heeft aangenomen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Om de Betuweroute beter te benutten en ook het goederenvervoer richting het zuiden daarover te laten plaatsvinden, is de aftakking bij de spoorboog bij Geldermalsen ontzettend belangrijk. De staatssecretaris heeft echter besloten om de budgetten vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor uit te smeren tot 2028. Is de staatssecretaris het met mij eens dat juist de spoorboog bij Geldermalsen cruciaal is en dat we daar dit jaar al een besluit over kunnen nemen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Mevrouw Dik-Faber noemt de spoorboog bij Geldermalsen. Die staat bij ons bekend als de spoorboog bij Meteren. Ik denk dat we het over dezelfde spoorboog hebben. De routing via die boog is bij de huidige bezuinigingen in stand gehouden, zoals mevrouw Dik-Faber weet. De herrouting van de goederentreinen van Rotterdam naar Duitsland via de Betuweroute en de nieuwe boog bij Meteren ontlast de Brabantroute en Dordrecht. Dat zeg ik ook tegen de heer Van Gerven en mevrouw Van Veldhoven. Het MER-proces Meteren-Boxtel dat voor deze boog nodig is, is gaande, zodat alle voorbereidingen getroffen kunnen worden. De precieze planning kan ik echter nog niet geven. Mevrouw Dik weet ook waarom. We hebben namelijk gezegd dat we in de Lange Termijn Spooragenda naar de prioritering zullen kijken. Ik kan echter wel zeggen dat ook bij ons duidelijk is dat dit ongeval is gebeurd. Het is een zeer vervelend en zeer erg incident. We zullen in de prioritering bekijken hoe we met de boog van Meteren om zullen gaan.

De **voorzitter**:

Ik dank de staatssecretaris voor haar komst naar de Kamer.