

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3525

Vragen van de leden **Jansen, Poppe** en **Roemer** (allen SP) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over *het ongeluk met een LPG-trein in Italië*. (Ingezonden 2 juli 2009)

1
Is het binnen de Europese Unie verplicht om voor LPG-vervoer wagons te gebruiken die, door technische voorzieningen, bij een ongeluk niet kunnen exploderen maar slechts beheerst kunnen uitbranden?

2
Zo ja, hoe kunnen bij het ongeluk in Viareggio LPG-wagons¹ desondanks toch geëxplodeerd zijn? Zo nee, welke eisen worden dan wel gesteld?

3
Kan Nederland – tot is vastgesteld wat de oorzaak was van het ongeluk in Viareggio – LPG-wagons van het daar gebruikte type weren van ons spoorwegnet? Zo ja, bent u hiertoe bereid? Zo nee, betekent dit dat deze wagons van dit type ook op het Nederlandse spoor mogen rijden? Zo ja, bent u bereid om er in Brussel op aan te dringen dat de lidstaten van de EU dit type LPG-wagons van het spoor weren tot de oorzaak van het ongeluk is vastgesteld?

4
Hoe staat het met de handhaving van de keuringseisen van wagons binnen de EU? Keurt iedere lidstaat zijn «eigen» wagons? Is er sprake van een steekproefsgewijze onafhankelijke controle op de kwaliteit van de keuring in de verschillende lidstaten van de EU?

5
Hoeveel LPG-treinen rijden er door Nederland, en op welke trajecten rijden deze treinen hoofdzakelijk?

6
Kunt u aangeven via welk transportmiddel het transport van LPG het minst gevaarlijk is? Hoe stuurt u erop dat dit transportmiddel ook het meeste wordt gebruikt?

7
Zijn de knelpunten voor het groepsrisico bij het transport van LPG bij Amsterdam en Rotterdam al opgelost? Zo nee, welke maatregelen gaat u nemen om deze knelpunten alsnog op te lossen?

¹ Trouw, 30 juni 2009: «Dodental Viareggio naar zestien»
http://www.trouw.nl/nieuws/wereld/article2803246.ece/Dodental_Viareggio_loopt_op_naar_veertien.html

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (ontvangen 21 augustus 2009)

1
In de Europese Unie zijn bedrijven die betrokken zijn bij het vervoer van LPG over het spoor, verplicht zich aan een uitgebreide reeks internationale veiligheidsvoorschriften te houden. Die voorschriften hebben onder meer betrekking op de constructie, het onderhoud en de controle van wagons. Deze zijn voortdurend onderwerp van studie en worden internationaal overleg en worden, waar nodig, aangepast. Daarbij wordt onder meer gekeken naar maatregelen om de gevolgen van eventuele ongevallen zoveel mogelijk te beperken. Deze veiligheidsvoorschriften verkleinen de kans op een explosie na een ongeval aanzienlijk maar ze kunnen geen absolute zekerheid bieden.

2
Zie mijn antwoord op vraag 1. Wat de oorzaken van het ongeluk in Viareggio zijn, zal nader onderzoek nog moeten uitwijzen. Ik zal de resultaten van het onderzoek uiteraard te zijner tijd gebruiken om

met andere landen te overleggen of, en zo ja, welke extra maatregelen genomen kunnen worden om een dergelijk ongeluk in de toekomst te voorkomen.

3

Nederland kan, op grond van internationale regelgeving, niet op eigen gezag zonder meer wagons van het type dat bij het ongeval in Viareggio betrokken was, weren van het Nederlandse spoorwagennet. Een tijdelijk verbod op het gebruik van dergelijke wagons in de EU zou overigens het vervoer van LPG over het spoor en het gebruik van LPG onevenredig zwaar belemmeren. Ik zal daarom geen initiatieven nemen om in internationaal verband aan te dringen op zo'n tijdelijke maatregel.

4

Voordat wagons worden toegelaten op het spoor moeten ze worden gekeurd. Die keuring moet plaats vinden bij een keuringsinstantie die officieel erkend is door de overheid van het land waar de wagon geregistreerd wordt. Er zijn geen internationale regels voor steekproefsgewijze onafhankelijke controle op de kwaliteit van de keuring. EU-lidstaten zijn verplicht de keuringsinstanties die ze erkennen, officieel aan te melden bij de Europese Commissie. Als een lidstaat twijfelt aan de kwaliteit van de uitvoering van keuringen in een ander land, kan ze daarvan melding doen aan de Europese Commissie. De Commissie zal dit vervolgens onderzoeken. Daarnaast zijn er geen internationale regels voor de manier waarop landen keuringsinstanties moeten erkennen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het afgelopen jaar gewerkt aan een ministeriële regeling voor de eisen op het gebied van organisatie en deskundigheid waaraan keuringsinstanties moeten voldoen. De planning is dat de regeling in januari 2010 in de Staatscourant wordt geplaatst. Binnen een termijn van circa 1 jaar zullen dan alle bestaande erkende instellingen opnieuw worden aangewezen.

5

LPG wordt zowel apart als in combinatie met andere goederen vervoerd over het spoor. Om die reden is het duidelijker om de aantallen eenheden (ketelwagons en ketelcontainers) te geven.

Dit zijn de belangrijkste spoortrajecten waarover brandbaar gas (waaronder LPG) wordt vervoerd:

- Rotterdam – Zevenaarsgrens (circa 3100 eenheden in 2008),
- Rotterdam – Venlo/grens (circa 4200 eenheden in 2008),
- Vlissingen – Kijfhoek (circa 4000 eenheden in 2008),
- Sittard/Geleen (Chemelot) – Venlo (circa 5600 eenheden in 2008),
- Terneuzen – België (circa 2250 eenheden in 2008),
- Roosendaal/grens – Oldenzaal/grens via Tilburg – Utrecht – Deventer (circa 1900 eenheden in 2008).

Het vervoer tussen Rotterdam en Zevenaarsgrens gaat steeds minder via Utrecht en steeds meer via de Betuweroute; een zelfde verschuiving wordt verwacht voor het vervoer tussen Rotterdam en Venlo/grens.

6

Het is onmogelijk om in algemene zin een uitspraak te doen over de minst gevaarlijke vorm van vervoer van LPG. Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen en dus ook LPG zijn risico's verbonden, of dat nu over het spoor, de weg, het water of door buisleidingen plaats vindt. De omvang van de risico's van een specifieke vervoersstroom is van een aantal factoren afhankelijk, zoals de noodzaak van overslag en van de route waarlangs wordt vervoerd. Zo zullen de risico's van vervoer per schip midden door een stad groter kunnen zijn dan die van vervoer over een spoorweg in dunbevolkt gebied. In zeer specifieke situaties zou sturing op transportmodaliteit wel een optie kunnen zijn om risico's te verminderen. In algemene zin stuur ik echter, in het kader van veiligheid, niet op het gebruik van een bepaalde transportwijze maar met internationale veiligheidsregels en, zodra het Basisnet er is, met risicoplafonds.

7

Het is mij niet duidelijk op welke knelpunten de vraag doelt. In het algemeen geldt voor groepsrisico langs infra-assen onze ambitie in het kader van het Basisnet, namelijk «het voorkomen of verminderen van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico» (brief aan de TK d.d. 04-12-08, Kamerstuk 30.373, nr. 27).

Meer specifiek is er bijvoorbeeld rond Rotterdam, bij het vervoer over spoor van LPG, sprake van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. In het kader van Basisnet wordt met het bedrijfsleven en de gemeenten overlegd hoe die overschrijdingen in de nabije toekomst kunnen worden beperkt. Maatregelen die overwogen worden, zijn onder andere het installeren van ATBvv (treinbeveiliging die ook werkt bij snelheden onder de 40 km/uur), lokaal langzamer rijden en het volgen van een andere spoorroute. Verder wordt gewerkt aan een convenant met het bedrijfsleven om goederentreinen zoveel mogelijk «warme BLEVE vrij» samen te stellen.