

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

2222

Vragen van het lid **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de terugkeer van de chloortrein* (ingezonden 18 maart 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 april 2011).

Vraag 1

Klopt het bericht dat er van half maart tot half april weer chloortreinen gaan rijden?¹

Antwoord 1

Ja, dit klopt. Het gaat hierbij om zogenaamde incidentele chloortransporten die geschieden vanwege groot onderhoud in die periode bij Akzo Nobel, locatie Botlek.

Vraag 2

Om hoeveel chloor(wagons) gaat het in totaal?

Antwoord 2

Het zal naar verwachting gaan om een hoeveelheid chloor van 4300 ton . In totaal zullen 12 treinen met ieder 6 à 7 wagons met chloor vanuit Ibbenbüren (Duitsland, ten oosten van Oldenzaal) naar Rotterdam–Botlek rijden.

Vraag 3

Op welke wijze wordt bijgehouden of chloortransporten binnen het vastgestelde maximum per jaar blijven?

Antwoord 3

Structurele chloortransporten per spoor in opdracht van Akzo Nobel zijn op basis van het «Convenant Akzo Chloortransporten» sinds 2006 definitief beëindigd. Het convenant staat Akzo Nobel onder specifieke omstandigheden incidenteel transport toe tot een maximum van 10 000 ton per jaar (dat past in circa 200 ketelwagons). Alvorens transporten plaatsvinden wordt hiervan vooraf melding gemaakt bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Op basis van het convenant doet Akzo Nobel achteraf schriftelijk verslag over

¹ <http://www.destentor.nl/regio/apeldoorn/8327856/Chloortrein-blijft-terugkeren-op-oude-spoor.ece>

uitgevoerde incidentele chloortransporten per spoor, onder opgave van reden, hoeveelheden en data.

Vraag 4

Toetst u of chloortransporten daadwerkelijk onvermijdelijk zijn, of staat u die sowieso toe zolang ze binnen het maximum blijven?

Antwoord 4

Incidenteel transport van chloor per spoor mag op basis van artikel 6 b van het convenant alleen plaatsvinden om specifieke voorziene (bijvoorbeeld groot onderhoud) en onvoorziene vermindering en uitval van de lokale productie op te vangen. Dit om bestaande afnamecontracten te kunnen blijven honoreren en grote economische vervolgschade te voorkomen. Akzo Nobel heeft zich verplicht door middel van goede planning en afspraken met afnemers dergelijke transporten zoveel mogelijk te beperken.

Vraag 5

Heeft u bemoeienis met de route die de chloortreinen afleggen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Nee. De route wordt zoals gebruikelijk bepaald in overleg tussen Akzo Nobel, de vervoerder en ProRail; dit geschiedt op basis van het zogenaamde «chloorregime», dat is geborgd in wettelijke voorschriften.

Vraag 6

Waarom wordt er bij deze chloortransporten niet maximaal gebruik gemaakt van de relatief veilige Betuwelijn, maar van de route door Oldenzaal, Hengelo, Almelo, Deventer, Apeldoorn en Amersfoort?

Antwoord 6

De incidentele chloortransporten zullen rijden via de gebruikelijke route, die daarvoor al sinds jaar en dag voor wordt gebruikt, en onder strikte toepassing van het zogenaamde chloorregime, dat onder andere inhoudt: uitsluitend rijden op tijdstippen dat er zo weinig mogelijk interactie kan plaatsvinden met ander verkeer (bij voorkeur 's nachts) met een maximale snelheid van 60 km/uur. Er zijn alternatieve routes via de Betuweroute onderzocht, maar die waren om verschillende technische en logistieke redenen (extra rangeerhandelingen, niet de juiste locomotief beschikbaar, extra lange route) niet mogelijk of minder veilig dan de gebruikelijke route.

Vraag 7

Klopt het dat veiligheid een criterium is op basis waarvan u routedwang kunt opleggen? Acht u dat in het geval van chloortransporten van toepassing? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Ten behoeve van de invoering van het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor zal de Wet vervoer gevaarlijke stoffen worden gewijzigd. In dit wetsvoorstel zal een routeringsregeling worden opgenomen om tegemoet te komen aan het kabinetsvoornemen om nieuwe chloorstromen over het spoor te voorkomen. De minister van IenM krijgt daarmee de bevoegdheid om het vervoer van chloor over alle hoofdspoorwegen te verbieden. Om de afspraken met Akzo Nobel uit het convenant te eerbiedigen, geldt deze bevoegdheid niet voor de incidentele chloortransporten. Wanneer voor de incidentele chloortransporten een andere route wenselijk is, zouden hierover aanvullende afspraken met Akzo Nobel gemaakt moeten worden.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de route via de Betuwelijn weliswaar wat meer kilometers beslaat, maar dat de treinen op de route over een veel langer stuk over veiliger spoor rijden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Voor dit soort vervoer is de Betuweroute het meest geschikt. Echter, de routekeuze voor de incidentele chloortransporten is maatwerk, waarbij, naast de voorkeur om via de Betuweroute te rijden, ook andere aspecten meegewogen worden.