

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

1854

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *veiligheid op het spoor* (ingezonden 11 maart 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 8 april 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Treinen met gevaarlijke stoffen niet door steden» naar aanleiding van het botsen van een passagierstrein en een goederentrein bij station Tilburg?¹

Antwoord 1

Ja, daar heb ik kennis van genomen.

Vraag 2

Kunt u aangeven wat de voortgang is van het veiliger maken van dichtbevolkte gebieden als Tilburg bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor? Kunt u daarbij ook aangeven welke deel van het beschikbaar gestelde budget benut is en waarvoor?

Antwoord 2

Voor het veiliger maken van dichtbevolkte gebieden als Tilburg bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is de Wet Basisnet van belang, die op 1 april 2015 in werking is getreden. Op grond van deze wet zijn op alle spoorlijnen risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld. Op spoorlijnen door dichtbevolkt gebied, zoals de Brabantroute, liggen deze plafonds lager dan op andere spoorlijnen.

Voor het treffen van extra veiligheidsmaatregelen aan de spoorinfrastructuur in de gemeenten met de hoogste toekomstige groepsrisico's, namelijk Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg, is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een budget van € 15 miljoen beschikbaar gesteld, waarvan € 12

¹ <http://nos.nl/artikel/2023291-treinen-met-gevaarlijke-stoffen-niet-door-steden.html>

miljoen voor extra maatregelen in de Drechtsteden en € 3 miljoen voor extra maatregelen in Tilburg.²

Met Dordrecht en Zwijndrecht zijn op 12 november 2014 afspraken gemaakt over het treffen van extra risicobeperkende maatregelen aan zowel de spoorinfrastructuur (te financieren uit de eerder genoemde € 12 miljoen) als aan het bouwprogramma van de beide gemeenten. De afgesproken extra maatregelen aan de spoorinfrastructuur in de Drechtsteden worden in de komende 3 tot 5 jaar gerealiseerd.

Met de gemeente Tilburg konden nog geen concrete afspraken over het beperken van het bouwprogramma worden gemaakt, omdat de beperking nauwelijks bijdraagt aan de verlaging van het berekende toekomstige groepsrisico. Bovendien is het nog niet duidelijk of en welke extra maatregelen aan de spoorinfrastructuur mogelijk tot verdere risicobeperking kunnen leiden. In de voorkeursbeslissing van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) uit 2010 is het plan opgenomen om de sporen-lay-out in Tilburg uit te breiden met een derde perron en een vierde perronspoor. Bij de planuitwerking hiervan zal ook aandacht worden besteed aan mogelijke extra veiligheidsmaatregelen in en aan het spoor. Momenteel wordt dit onderzocht; de uitkomsten hiervan worden afgewacht. Met ProRail is afgesproken dat eventuele mogelijkheden ter verbetering van de externe veiligheid in dat project zullen worden meegenomen. Dit is bij de gemeente Tilburg bekend.

Vraag 3

Is de toegezegde 3 miljoen euro voor geluidwerende maatregelen rondom station Tilburg reeds benut? Wat is de planning van de besteding daarvan en wat is het tot nu toe daarmee behaalde resultaat?

Antwoord 3

Het budget ad € 3 miljoen is volledig benut. Door de met dit budget gefinancierde geluidwerende maatregelen, waaronder die rondom station Tilburg, blijft de geluidbelasting binnen het geluidsproductieplafond, zoals dat met de op 1 juli 2012 van kracht geworden Wet Milieubeheer (hoofdstuk 11; de zogenoemde wet «SWUNG») nabij station Tilburg is gaan gelden.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat thans de geldende planning is inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor als de Betuweroute door werkzaamheden gedeeltelijk buiten gebruikt komt? Welk deel van de gevaarlijke stoffen wordt dan over de Betuweroute vervoerd en welk deel zal door de Brabantse steden rijden?

Antwoord 4

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt dat bij een gedeeltelijke buiten gebruikstelling van de Betuweroute op Duits grondgebied de resterende capaciteit op de Betuweroute primair bedoeld is voor de afwikkeling van treinen met gevaarlijke stoffen. Mocht deze capaciteit niet voldoende zijn, dan zullen treinen met gevaarlijke stoffen aan boord ook van andere routes gebruik moeten maken, waaronder de Brabantroute. Daarnaast rijden over de Brabantroute ook goederentreinen met onder andere gevaarlijke stoffen die vanwege herkomst of bestemming hierover moet worden geleid, zoals goederen van en naar het chemisch complex Chemelot in Limburg. Hoeveel gevaarlijke stoffen uiteindelijk door de Brabantse steden vervoerd zullen worden, laat zich niet voorspellen. Dit is afhankelijk van marktomstandigheden. Van belang is dat in alle gevallen de omgevingsrisico's van dat vervoer niet hoger zullen zijn dan het in Basisnet vastgelegde risicoplafond langs de Brabantroute. Overigens zal de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute substantieel lager zijn dan vóór de ingebruikname van de Betuweroute en de invoering van Basisnet het geval was.

² Toezegging tijdens Algemeen Overleg op 12-12-2013, Kamerstuk 26 956, nr. 194. Zie ook: Kamerstuk 32 862, nr. 54 d.d. 03-12-2013.

Vraag 5

Waarom was er bij de aangereden goederentrein in Tilburg geen bufferwagon (nu maakte de passagierstrein rechtstreeks contact met een goederenwagon met gevaarlijke stoffen, met een bufferwagon was dat voorkomen)?

Antwoord 5

Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet voldoen aan internationale regels vastgelegd in het RID³ (opgenomen als bijlage bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen). Daarin is het gebruik van een schutwagon aan de achterzijde van de trein niet voorgeschreven. Wel is het verplicht dat wagens met brandbare gassen waaronder butadieen uitgerust zijn met crash buffers. Deze buffers dienen om in geval van een botsing de dan vrijkomende energetische krachten zoveel mogelijk te absorberen; de wagon in Tilburg was voorzien van dergelijke buffers.

Vraag 6

Waarom wordt het geluidsscherm in Breda, dat 300 meter van het station stopt, niet doorgetrokken, omdat juist daar de woonwijk het dichtst bij het spoor komt?

Antwoord 6

Wettelijke bepalingen schrijven voor dat een akoestische toets uitgevoerd moet worden. Op het moment dat deze toets werd uitgevoerd ten behoeve van de werkzaamheden in het kader van de geluidsanering en de aanpassing van de sporenlay-out in het kader van de 2^e Fase herstelplan Spoor, stond er een gebouw langs het spoor op de in de vraag bedoelde locatie, i.c. de noordoostkant van het station, die de wijk erachter afschermd van geluid. Op grond hiervan was het doortrekken van het geluidsscherm niet aan de orde. Uit de toets bleek dat met de aanleg van raildempers en het geluidabsorberend maken van de perronkanten een zodanige daling van de geluidproductie werd verkregen dat deze binnen de normen van de Wet geluidhinder bleef (de op dat moment geldende regelgeving). Later is het bewuste gebouw langs het spoor gesloopt en de grond voor woningbouw in ontwikkeling gekomen. Nu er wel woningbouw in ontwikkeling is nabij de bedoelde locatie, is het de verantwoordelijkheid van de betreffende projectontwikkelaar om voor aanvullende geluidwerende maatregelen zorg te dragen.

³ Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.