

Schriftelijke vraag¹:

Vraagnummer: **S-192**

Datum indiening: 19-03-2015

Onderwerp: Chloortreinen op Betuweroute

Naam indiener: J.J. Snikkenburg en R. Eefting

Aan de leden van het college van Burgemeester en Wethouders,

Inleiding/Aanleiding

Op de site van de Gelderlander van 21 maart 2015 staat onderstaand bericht:

2 maanden lang chloortreinen op Betuweroute

ARNHEM - Tot eind april rijden chloortreinen over de Betuweroute. Sinds 15 maart gaan 15 treinen met 5.400 ton chloor over het spoor van het Duitse Ibbenbüren naar Rotterdam. De chloorfabriek van [AkzoNobel](#) in de Botlek ligt 2 maanden stil door werkzaamheden. Het is voor het eerst dat transporteur DB Schenker de [Betuweroute](#) gebruikt. Voorheen werd die ongeschikt geacht en reden chloortreinen in de nachtelijke uren een kronkelroute door Nederland om ander spoorverkeer te vermijden. Daar zijn meerdere malen [kamervragen](#) over gesteld.

Kinderziektes

"In 2013 vervoerden we voor het laatst chloor per trein door Nederland", zegt Jelle Rebbers van [DB Schenker](#). "Sindsdien zijn de kinderziektes aan beveiligingssystemen en tunnels van de Betuweroute verholpen. Bovendien heeft Deutsche Bahn, eigenaar van DB Schenker, sinds 2013 een eigen verkeersleiding die chloortransporten in Duitsland en Nederland in de gaten houdt en begeleidt."

Wanneer de treinen precies rijden, wordt uit veiligheidsoverwegingen niet bekend gemaakt.

Chloorregime

De transporten over de Betuweroute moeten voldoen aan het 'chloorregime', dat dateert uit de 70'er jaren. Chloortreinen mogen maximaal 60 kilometer uur rijden en gelijktijdig met de chloortransporten mogen zo weinig mogelijk andere treinen op het traject rijden. De chloorwagons worden niet gecombineerd met andere stoffen, maar rijden als 'bloktrein'. Verder worden de treinen in Nederland niet gerangeerd en er is continue contact tussen de machinist en de verkeersleiding.

Omstreden

Chloortreinen waren jarenlang omstreden, na incidenten in 1970 en 1971. Na decennia van discussie en protest spraken AkzoNobel en de rijksoverheid in 2002 af dat het bedrijf alleen chloor zou produceren in de Botlek. In 2006 stopten de chloortransporten. Met AkzoNobel is afgesproken dat alleen incidenteel chloortransporten plaatsvinden. De huidige transporten vallen hieronder.

Incidenten

Begin maart zijn de veiligheidsregio's en de burgemeesters van de aan het tracé grenzende

¹ Middels schriftelijke vragen kan een raadslid het college of de burgemeester om inlichtingen vragen. Deze inlichtingen kunnen zowel geagendeerde als niet geagendeerde punten betreffen. De gebruikelijke termijn om de vragen te beantwoorden is 30 dagen.

Schriftelijke vragen worden schriftelijk ingediend bij de voorzitter (en griffier) van de raad. Deze zorgt voor verzending naar de portefeuillehouder en verspreiding van het antwoord van de portefeuillehouder.

gemeenten geïnformeerd over de chloortransporten. Volgens de veiligheidsregio's zijn de hulpdiensten voorbereid op incidenten en zijn aanvullende voorbereiding niet noodzakelijk. De gemeenten zijn niet onverdeeld blij met de transporten, maar benadrukken dat ze tijdig zijn geïnformeerd, dat alle regels worden nageleefd, dat de Betuweroute speciaal is aangelegd voor vervoer van gevaarlijke stoffen en dat de veiligheid is gegarandeerd.

Vragen:

- Is het juist dat het college begin maart is ingelicht dat deze chloortransporten per 15 maart zouden beginnen? En zou het niet wenselijk geweest zijn om de raad hierover te informeren?
- In het verleden zijn er met deze transporten incidenten geweest wat heeft geleid tot het stoppen van deze chloortransporten. Deelt het college de mening dat het vreemd is deze transporten nu te gaan hervatten over een spoortracé dat deels langs/door drukbevolkte gebieden loopt?
- Is expliciet aangetoond dat chloortransporten nu geen risico meer vormen in vergelijking met de situatie in het verleden? Het is minder dan 10 jaar geleden dat de chloortransporten gestopt zijn, toen waren daar blijkbaar nog goede redenen voor. Wat is in die afgelopen jaren gedaan dat het risico nu wel aanvaardbaar zou zijn en waar staat dat beschreven?
- Chloor behoort toe tot de zogenaamde B3 categorie zeer toxische gassen. In de wet basisnet is transport van deze categorie over het spoor via de Noordelijke aftakking Betuweroute op 0 (nul) gesteld. Bent u het met D66 eens dat transport van chloor over de Noordelijke aftakking in strijd is met de huidige regelgeving?
- Kan het college aangeven of en hoe vaak er door de hulpdiensten is getraind op incidenten met deze transporten? Voorgaande vanuit de aanname dat chloortransporten nooit over de Betuweroute hebben gereden? En is de infrastructuur voor de hulpdiensten voldoende langs (wat?) en gericht op deze transporten?
- Een maximumsnelheid van 60 km/u is op zich geruststellend, de snelheid van deze chloortransporten zelf zal minder een probleem zal zijn, maar er ontstaan wel grote snelheidsverschillen met andere treinen, die ook op de Betuweroute vaak 100 km/u rijden. Snelheidsverschillen als zodanig zijn ook risico's. De combinatie van Duitse en Nederlandse verkeersleiding op die chloortransporten is een complicerende factor die als zodanig de veiligheid niet ten goede hoeft te komen. Hoe concreet is de informatie die het gemeentebestuur heeft gekregen dat deze factoren het risico toch aanvaardbaar maken?
- Leveren de werkzaamheden rondom station Elst nog extra risico's op voor de transporten? Hoeveel van die 15 transporten zullen door Elst rijden? Waar kunnen we de uitleg van het begrip "incidentele chloortransporten" vinden waaraan wij kunnen toetsen dat 15 transporten in twee maanden tijd inderdaad incidenteel genoemd mag worden?
- Een incident met chloor heeft grote impact en specifieke protocollen in het geval van incidenten. Zo is het bijvoorbeeld onmogelijk om standaard reanimatie toe te passen op een chloor slachtoffer. Bent u het met D66 eens dat de bevolking in gevarezone

1 (600 meter conform Emergency Response Guide) aanvullende informatie dient te krijgen over hoe te handelen bij een chloorincident?

- Wat gaat het college doen om onrust onder de bevolking (en zeker de aanwonenden van de Betuweroute) op te lossen? De exacte transporttijden worden niet vrijgegeven, maar kan door een indicatie van de momenten van de dag in ieder geval een beeld afgeleid worden in hoeverre die transporten samenvallen met ander treinverkeer, met menselijke activiteiten, met de aanwezigheid van inwoners op momenten dat de chloortransporten uitgevoerd worden? Weten in ieder geval de gemeente en de veiligheidsregio wel de exacte momenten van transport, zodat ze daarop voorbereid kunnen zijn?
- Is of wordt er door het college (eventueel in samenwerking met andere Betuweroute gemeenten) nog geprobeerd om deze transporten tegen te houden en/of te beperken qua hoeveelheid? Of deze in de toekomst te verbieden?
- Welke belangenafweging heeft plaatsgevonden t.a.v. andere alternatieven, bedrijfsbelang en veiligheid? Is hier over gecommuniceerd en ligt er een onderbouwing?

Gelieve hierop zo spoedig mogelijk een antwoord te geven,

Ondertekening:

Met vriendelijke groet,

Namens D66 Overbetuwe

Jurjen-Jan Snikkenburg en Roel Eefting