

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

1794

Vragen van het lid **Van Velzen** (SP) aan de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de minister van Verkeer en Waterstaat over het ongeluk met een LPG-tankwagen op de A2 bij Eindhoven. (Ingezonden 17 juli 2003)

1

Acht u het risico voor weggebruikers en bezoekers aan de naast de A2 gelegen supermarkten bij het ongeluk met een LPG-tankwagen op 14 juli jongstleden in Eindhoven onaanvaardbaar hoog? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen om dergelijke situaties in de toekomst te voorkomen? Zo neen, waarom niet?

2

Kunt u aangeven of de gemeente Eindhoven op de hoogte was van het transport en de hulpdiensten voldoende toegerust waren?

3

Kunt u aangeven hoeveel ongelukken er bij de Poort van Metz plaatsvinden? Vindt u het acceptabel dat op een dergelijk risicovol traject gevaarlijke stoffen vervoerd worden? Zo ja, kunt u uw antwoord toelichten? Zo neen, wat voor maatregelen gaat u hiertegen nemen?

4

Bent u er van op de hoogte dat het ongeluk plaatsvond terwijl er op het

desbetreffende traject aan de weg gewerkt werd, waardoor de kans op incidenten hoger is? Vindt u het acceptabel dat bij dergelijke wegwerkzaamheden gevaarlijke stoffen vervoerd worden? Zo ja, kunt u uw antwoord toelichten? Zo neen, wat voor maatregelen gaat u hiertegen nemen?

5

Kunt u aangeven waarom gevaarlijke stoffen vervoerd worden langs drukke kruispunten op drukke tijden zoals bij dit ongeval het geval was? Denkt u dat het risico aanzienlijk verlaagd kan worden indien dergelijke transporten over minder drukke weggedeelten plaatsvinden en bij voorkeur in de nacht? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u hiertoe nemen? Zo neen, kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Van Geel** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat. (Ontvangen 26 augustus 2003)

1

De rijksoverheid hanteert sinds 1996 een risicobeleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals neergelegd in de nota «Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen» (RNVGS). In de onlangs door het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de Kamer

aangeboden Risicoatlas Weg zijn de berekende risico's voor «derden» (dus exclusief de mensen die betrokken zijn bij de risico opleverende activiteit zoals hier de verkeersdeelnemers op de A2) van het transport van gevaarlijke stoffen over de rijkswegen weergegeven. Ook de provincie Noord-Brabant heeft eerder een dergelijke quick scan uitgevoerd. Daarnaast is, ten behoeve van de ombouw van de Randweg, een trajectnota/mer opgesteld. Uit de voor deze onderzoeken gemaakte indicatieve berekeningen blijkt voor het traject KP Batadorp – KP De Hogt geen overschrijding van de geldende risiconormen voor bestaande situaties. Het risico voor bezoekers van de aan de A2 gelegen supermarkten, terwijl daar vervoer van LPG, plaatsvindt is niet onaanvaardbaar hoog. Los van de vraag van normoverschrijding zijn ongevallen niet uitgesloten waarbij, naast slachtoffers onder verkeersdeelnemers, er ook slachtoffers onder omwonenden kunnen vallen. De overheid voelt daarom een permanente zorg voor het verlagen van de risico's. In de zogenoemde Ketenstudies LPG, ammoniak en chloor wordt momenteel dan ook onderzocht welke structurele maatregelen mogelijk zijn om externe veiligheidsrisico's, die o.m. samenhangen met de LPG-keten,

terug te dringen. Hierover bent u recent bij brief geïnformeerd.

2

In algemene zin mag verondersteld worden dat de gemeente Eindhoven op de hoogte is van de transporten van gevaarlijke stoffen die over de wegen rond Eindhoven worden vervoerd.

Aan het verschijnen van de Risicoatlas Weg door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is in ruime mate publiciteit gegeven. De Risicoatlas Weg is tevens op internet beschikbaar. Dit betekent echter niet dat elk individueel transport naar plaats en tijdstip bekend is.

In het algemeen zijn de overheidshulpverleningsdiensten toegerust om een breed scala aan verschillende soorten ongevallen te kunnen beheersen, waaronder ook ongevallen met gevaarlijke stoffen. De hulpdiensten in en rond Eindhoven weten dat er een continue stroom van gevaarlijke stoffen door het verzorgingsgebied heen gaat, hierop zijn ze dan ook voorbereid. Zo is er in het verzorgingsgebied, waarin Eindhoven ligt, een coördinatieplan opgesteld voor alle snelwegen waarin specifiek vermeld staat hoe op te treden bij bepaalde typen incidenten. Incidenten met gevaarlijke stoffen behoren hier ook toe.

3

Het ongevallenbeeld laat zien dat er jaarlijks ca. 13 ongevallen met slachtoffers plaatsvinden op een totaal van 135 geregistreerde ongevallen op het wegvak Batadorp – De Hogt, waarvan de Poot van Metz deel uitmaakt. Elk ongeval is er een te veel maar deze getallen zijn voor een dergelijk soort wegvak niet uitzonderlijk.

Er is mijn inziens geen sprake van een risicovol traject. Ik vind het acceptabel dat over dit traject vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, maar zoek voortdurend, zoals nu in de voornoemde Ketenstudies naar veiliger alternatieven.

4

Ik ben op de hoogte van het feit dat het ongeluk plaatsvond terwijl er op het desbetreffende traject aan de weg gewerkt werd.

Het is, gelet op de tijdelijke situatie, moeilijk om statistisch vast te stellen of de kans op ongevallen door de werkzaamheden, inclusief de genomen veiligheidsmaatregelen (zie hieronder), hoger is.

Algemeen geldt dat bij wegwerkzaamheden maatregelen genomen worden, die negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid moeten voorkomen, zoals het instellen van inhaalverboden en snelheidsbeperkingen. Ook wordt intensiever gehandhaafd. Op dit wegvak is dit allemaal gebeurd. Overigens wil ik hierbij opmerken dat dit ongeval met de tankwagen nog in onderzoek is bij de politie. Over de precieze toedracht kan ik dus geen mededelingen doen. Evenwel heeft de wegbeheerder, in overleg met de politie en het OM, daags na het ongeval besloten tot extra maatregelen ten behoeve van een rustiger en daarmee veiliger wegbeeld. Dit betrof een verlaging van de maximumsnelheid van 90 km/uur naar 70 km/h en het daarbij behorende gerichte toezicht op naleving ervan.

5

Het rijkswegennet is vrij voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en daarvoor zelfs aangewezen. Juist het rijkswegennet is geschikt voor dit soort vervoer vanwege de ligging ten opzichte van kwetsbare objecten en de verkeersveiligheid. Verder is het zo dat er geen beperkingen (kunnen) worden gesteld aan het moment waarop gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden. Daarnaast kiest een transportondernemer voor een snelle en veilige route en zal juist proberen plaatsen waar kans op vertraging aanwezig is, zoals soms bij wegwerkzaamheden, te mijden.

De relatie tussen de drukte van een hoofdweg en de kans op een ongeval ligt gecompliceerd. Meer drukte betekent niet automatisch een onveiligere situatie. Indien met de vraag bedoeld wordt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het secundaire wegennet zou moeten plaatsvinden, dan deel ik die mening niet, omdat dit onderliggend wegennet juist veel meer bewoningsconcentraties doorsnijdt (zie ook hierboven).

Er zijn onvoldoende redenen om nieuwe instrumenten te ontwikkelen waarmee kan worden ingegrepen op de tijdstippen waarop gevaarlijke stoffen vervoerd worden.

Het 's nachts rijden met deze stoffen heeft als mogelijk voordeel dat het minder druk is dan overdag. Echter, het kent ook grote bezwaren. Het rijden in de nacht vergt aanzienlijk meer inspanning van de chauffeur,

wat de kans op een ongeval potentieel verhoogt. Tevens wordt het ongevalrisico verhoogd door verstoring van het dag/nacht ritme van de chauffeur. Tenslotte zijn de weersomstandigheden 's nachts gemiddeld genomen slechter dan overdag. Daarbij moet bedacht worden dat indien een wegvak langs bewoonde gebieden gaat de bevolkingsdichtheid 's nachts hoger is dan overdag. Voor kantoorgebieden is dat uiteraard omgekeerd.