

**Ammoniakvervoer, de risico's en lokaal bestuur
*een inventarisatie***



**Tweede-Kamerfractie SP
Januari 2006**

Auteurs:
Krista van Velzen
Nicole van Gemert
Laurens Ivens

Met dank aan de gemeenten die meegewerkt hebben aan dit onderzoek.

Inhoud

Inhoud

| | |
|---------------------------------|----|
| Inleidende samenvatting | 4 |
| 1. Klachten van gemeenten | 6 |
| 2. Kennis bij gemeenten | 8 |
| 3. Informatie aan de omwonenden | 9 |
| 4. Rampenbestrijding | 11 |
| 5. De wensen van gemeenten | 13 |
| 6. Conclusies | 15 |
| 7. Aanbevelingen | 16 |
| Bijlage I | 18 |
| Bijlage II | 20 |

Inleidende samenvatting

In 2003 ontspoorde bij Halfweg (dichtbij Haarlem) een treinwagon met ammoniak. Het ongeluk liep goed af, maar de vijf IJmond-burgemeesters kwamen snel met een verklaring dat er wat gedaan moest worden aan de gevaarlijke transporten door hun gemeenten. In de jaren negentig reden jaarlijks tot 250 ammoniaktreinen van DSM Agro in Geleen naar de kunstmestfabriek van DSM Agro in IJmuiden, met in totaal zo'n 4.500 wagons. De laatste jaren is dat minder, in 2002 betrof het een kleine 2.000 wagons, oftewel zo'n 100.000 ton. Dat is nog steeds meer dan de helft van het totale ammoniaktransport over het spoor door Nederland.

Hoewel de kans op een ongeluk met een wagon klein is, kunnen de gevolgen groot zijn. Bij een gat in de tankwand zal door de hoge druk de ammoniak continu wegstromen. Bezwijkt de wagon helemaal dan ontsnapt een deel van de ammoniak direct als gas en ontstaat een grote plas waaruit de ammoniak snel verder verdampt en zich door de lucht verspreidt. Omdat ammoniak zwaarder is dan lucht zal de giftige damp laag boven de grond blijven hangen. Inademing ervan leidt al bij zeer lage concentraties tot een bijtend gevoel in de neus en luchtwegen en tot pijnlijke, tranende ogen. Bij hogere concentraties kunnen de luchtwegen beschadigd raken, afhankelijk van de duur van de blootstelling met dodelijk gevolg.

Bij een groot ongeluk zouden volgens de risicoberekeningen tientallen doden en honderden gewonden kunnen vallen binnen een straal van zo'n 1.400 meter. Slechts bij een kleine lekkage kan de brandweer, gehuld in gaspakken, de uitstroom van ammoniak beperken of tegengaan. Bij een grotere lekkage is dat niet of nauwelijks mogelijk. Mensen evacueren zal dan noodzakelijk zijn, maar niet altijd (tijdig) mogelijk zijn. Het hangt o.a. af van het weer en de hoeveelheid bebouwing in de omgeving.

Niet alleen bewoners zijn bezorgd over de eventuele risico's die samenhangen met het vervoer van ammoniak over het spoor. Ook gemeenten geven aan moeite te hebben met het vervoer van gevaarlijke stoffen over hun grondgebied, voornamelijk omdat ze daar zelf niets over te zeggen hebben. Voor ons is dit aanleiding geweest om bij de gemeenten tussen Geleen

en IJmuiden een inventarisatie te maken van de knelpunten van het vervoer van ammoniak over spoor. Om de opvattingen en knelpunten te inventariseren hebben we gemeenten aangeschreven met het verzoek om enkele vragen te beantwoorden.¹ De gemeenten Sittard-Geleen, Roermond, Weert, Eindhoven, Culemborg, Boxtel, Houten en Amsterdam hebben gereageerd. Verder zijn de antwoorden op vragen van verschillende SP-Statenfracties in Noord- en Zuid Holland bij het onderzoek betrokken.

De vragen gingen over de mogelijke risico's van ammoniaktransporten en de mate waarin gemeentes en hun bewoners van deze risico's op de hoogte zijn. Wat naar voren kwam was een alarmerend gebrek aan informatie, slechte risicocommunicatie en veel onvrede over de machteloze rol van gemeenten in het vervoer van ammoniak door hun woonwijken. In dit rapport zijn de antwoorden van gemeenten verwerkt. De klachten komen aan bod, evenals de kennis bij gemeenten en omwonenden en de problemen met de rampenbestrijding. Ook de wensen van gemeenten komen aan de orde. In de laatste twee hoofdstukken worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

De SP is van mening dat de risico's rondom ammoniakvervoer over het spoor zodanig zijn dat deze moeten stoppen. De tijd van praten is voorbij: het wordt tijd dat de regering het rode sein geeft voor de ammoniaktrein!

Na de succesvolle SP-actie tegen de chloortrein, die het komende jaar zal leiden een tot aanzienlijke afname van de chloortransporten, is onder het motto *Rood Sein tegen de Ammoniaktrein* begonnen met een actie tegen de risicovolle ammoniaktransporten. Duidelijk is dat de bevolking niet blootgesteld wil worden aan dergelijke risico's. In de plaatsen Roermond, Weert, Boxtel, Eindhoven, Den Bosch, Geldrop, Culemborg, Utrecht, Amsterdam, Haarlem en Velsen werden omwonenden van het spoor geïnformeerd. Velen van hen hebben inmiddels hun zorgen aan Pieter van Geel, staatssecretaris van milieu, kenbaar gemaakt.

¹ Zie bijlage I.

1. Klachten van gemeenten

In 2001 heeft de regering de zogenaamde Risicoatlas Spoor uitgegeven. Hierin staat aangegeven waar gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd worden en in welke hoeveelheid. Jaarlijks rijden er 2.500 tot 5.000 wagens ammoniak tussen Geleen en IJmuiden. Daarnaast rijden er jaarlijks tussen de 100 en 2.500 kleinere ammoniaktransporten tussen Geleen en België en Duitsland, tussen Venlo en Eindhoven, tussen Utrecht en Delfzijl, door de Brabantse steden Tilburg en Breda en door Zeeuws-Vlaanderen langs Delft, Den Haag en Leiden rijden jaarlijks tussen de 50 en 100 wagens ammoniak.

De regering is in 2001 begonnen om de drie gevaarlijkste vervoersstromen (chloor, ammoniak en LPG) in kaart te brengen. De trajecten van productie tot verwerking van deze gevaarlijke stoffen zijn in 2004 in ketenstudies weergegeven. Het doel was om via een integrale benadering te komen tot structurele oplossingen die de veiligheid moeten bevorderen. Helaas blijven concrete maatregelen nog steeds uit.

De grote hoeveelheid die jaarlijks wordt vervoerd en het gevaar van de stof maken het ammoniaktransport tot één van de gevaarlijkste vervoersstromen in ons land. In de ketenstudie 'ammoniak' geeft staatssecretaris Van Geel aan dat hij het vervoer wil gaan verminderen. Daarbij komt de staatssecretaris met acht varianten, waar vier jaar aan gewerkt is, maar die eigenlijk geen nieuwe ideeën of oplossingen laten zien. Eén van de varianten pleit voor het bij elkaar brengen van de productielocatie en de verwerkingslocatie. Daarnaast kan de binnenvaart via aanvaringsbestendige tankers mogelijk transporten overnemen. Het kabinet heeft nog niet voor één van de varianten gekozen, maar laat opnieuw aanvullend onderzoek doen. Aan de veiligheid is ondertussen niets verbeterd.

De minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) heeft ook meegewerkt aan de ketenstudies en een stuurgroep (taskforce) met daarin de betrokken gemeenten en provincies samengesteld. Deze groep heeft een rol gehad bij de voorbereidingen van de ketenstudies, maar is sinds juli 2004 niet meer bij elkaar geweest.

Gemeenten langs de lijn Geleen-IJmuiden zijn teleurgesteld dat concrete stappen voor de oplossing van de problemen rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen uitblijven.² Zij voeren de druk op richting het kabinet om maatregelen te nemen. Op initiatief van enkele gemeenten en provincies is in juni 2005 een oproep aan de minister van V&W gedaan om de stuurgroep snel weer bijeen te roepen.³ Er zijn meer gemeenten die zich actief hebben beziggehouden met de totstandkoming van de ketenstudies en ook de gemeenten langs de Brabante route (Rotterdam, Dordrecht, Breda, Tilburg, Eindhoven en Venlo) hebben hun zorgen kenbaar gemaakt.

² De enige 'concrete' oplossing die het kabinet tot nu toe heeft aangedragen is dat in 2007 de Betuweroute in gebruik zal worden genomen. Welke stoffen uiteindelijk over de Betuweroute vervoerd zullen worden is echter nog niet duidelijk. Bovendien zal de Betuweroute voor het vervoer van ammoniak geen gevolgen hebben, omdat deze vervoersstroom niet tussen de Rotterdamse haven en Duitsland plaatsvindt.

³ Zie bijlage II.

2. Kennis bij gemeenten

De verantwoordelijkheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor ligt bij de regering. ProRail regelt het treinverkeer in Nederland. Vervoerders melden transporten aan bij ProRail, die daarvoor capaciteit op het spoor beschikbaar stelt. De gemeenten hebben hier niets over te zeggen. Ook hebben zij geen invloed op de aantallen ketelwagens en evenmin op de soorten gevaarlijke stoffen die per rail over hun gebied worden vervoerd. Een gemeente kan dergelijke transporten ook niet reguleren of verbieden. Veel gemeenten weten eigenlijk ook helemaal niet wanneer en hoeveel ammoniak er langskomt. Van de gemeenten die op ons onderzoek hebben gereageerd blijkt geen enkele gemeente vooraf inzicht te hebben in de transporten. De gemeenten kunnen wel achteraf (o.a. via de Risicoatlas Spoor uit 2001) gegevens verkrijgen.⁴ Wel rijden de ammoniaktreinen elke dag dat ze plaatsvinden volgens hetzelfde tijdschema. Gemeenten kunnen dus in principe wel te weten komen op welk tijdstip ammoniak langskomt, maar niet op welke dag en in welke hoeveelheid.

Een aantal gemeenten geeft aan dat zij gegevens achteraf opvragen, maar deze gegevens kunnen redelijk achterhaald zijn. Zo geeft Amsterdam duidelijk aan dat zij in juni 2005 nog een veiligheidsrapport heeft opgesteld gebaseerd op gegevens over ammoniak uit 2002 en Boxtel zelfs op basis van gegevens uit 2001. Op basis van kansberekening bepaalt deze gemeente het maatgevende risico. Boxtel acht de informatie die ze heeft als voldoende. Roermond stelt dat de vervoerder wettelijk niet verplicht is tot informatie, vandaar dat zij niet wordt geïnformeerd. Culemborg en Weert lijken er ook in te berusten dat zij niet over adequate gegevens beschikken. Houten geeft wel aan dat ze in geval van een calamiteit binnen enkele minuten over de relevante vervoersgegevens kan beschikken. Sittard-Geleen geeft aan dat verbetering van de informatievoorziening nodig is. Daarom is zij in overleg met ProRail om de vervoersaantallen beter in kaart te brengen.

⁴ ProRail geeft enkel vrijblijvende schattingen - 'beleidsvrije marktprognoses' - over het aantal wagons ammoniak dat passeert. Het bedrijf stelt bovendien dat ze geen cijfers heeft over gedetailleerdere of recente gegevens, enkel totaalopgaven van jaren terug.

3. Informatie aan de omwonenden

Gemeenten weten niet precies wanneer er ammoniaktreinen over hun grondgebied komen. Wel behoren de gemeenten de risico's hiervan te kennen en de burgers hierover te informeren. De gemeenten kunnen deze transporten niet of nauwelijks beïnvloeden. Uiteindelijk bepalen producent DSM Agro, vervoerder Railion en spoorbeheerder ProRail wat er wanneer langs de mensen komt. Op basis van de bestaande gegevens kan de gemeente hier wel een algemene risico-inschatting van maken en de omwonenden van het spoor hiervan op de hoogte stellen. Aangezien de risicobeleving van de mensen niet altijd overeenkomt met het feitelijke risico, is het goed als de gemeente hier voorlichting over geeft.

Van de gemeenten die hebben meegewerkt aan het onderzoek geven alleen Culemborg en Amsterdam aan dat zij de bevolking actief wijzen op de risico's van de ammoniaktransporten. Culemborg wint bij het maken bestemmingsplannen advies in bij de brandweer over de externe veiligheid. Op basis van deze informatie vindt een algemene voorlichting plaats. In Amsterdam wordt een tweejaarlijkse folder met een risicokaart onder de bevolking verspreid. Hierin staan alle grote risicosituaties beschreven. Volgens de SP-afdeling in Amsterdam is het verspreiden van de folder is tot nu toe echter maar éénmaal gebeurd. De risicokaart die daarin stond was bovendien onvolledig. Op de website eenveiligamsterdam.nl is de risicokaart niet meer te vinden. Wel staat de onvolledige op de site van Noord-Holland. De onvolledige risicokaart wordt door de stadsdelen gebruikt om het (deel)rampenplan op te stellen.

In de overige gemeenten die aan ons onderzoek hebben meegewerkt wordt de bevolking niet actief geïnformeerd. Algemene informatie wordt nog wel eens verspreid, maar er wordt niet gewezen op het specifieke risico's van de ammoniaktransporten. De gemeente Houten geeft aan dat bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan openlijk gewezen is op de risico's van de gevaarlijke stoffen. Sittard-Geleen is op dit moment bezig met het project "Spoorzone Sittard-Geleen". Voor dit project worden de risico's op en rond het spoor en emplacement in kaart gebracht. Hierbij is duidelijk dat er knelpunten zijn. Pas nadat duidelijk is hoe deze problemen kunnen worden opgelost zullen omwonenden worden ingelicht worden. Sittard-Geleen wil dus pas informeren op het moment dat ook inzicht kan worden gegeven in mogelijke oplossingen van het probleem.

In Eindhoven zijn omwonenden geïnformeerd op basis van een onveilige situatie die ontstond. Naar aanleiding van de bouw van een nieuw winkelcentrum (Piazza) langs het spoor is discussie ontstaan over het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Door deze maatschappelijke discussie is de bevolking gewezen op onder andere de gevaren van de ammoniaktransporten en over mogelijke oplossingen, zoals het langzamer rijden van de treinen. Door de gemeente is een Milieuvisie gepubliceerd, waarin het vervoer van alle gevaarlijke stoffen over het spoor specifiek aan de orde komt.

In geen van de gemeenten is de bevolking actief en apart geïnformeerd over de risico's van de ammoniaktransporten. Hiervoor zijn verschillende verklaringen. In de eerste plaats blijken niet alle gemeenten zélf goed op de hoogte te zijn van de risico's. In de tweede plaats zou actief informeren kunnen leiden tot een hoger gevoel van onveiligheid, waar de gemeente niets aan kan verbeteren (zoals Sittard-Geleen aangeeft). Een derde verklaring kan zijn dat de gemeente geen moeite wil doen om actief te informeren zolang de bevolking hier niet actief om vraagt (zoals in Eindhoven). In ieder geval is duidelijk dat maar weinig gemeenten de behoefte voelen om op eigen initiatief hun burgers te informeren over de risico's van ammoniak. De meeste omwonenden van het spoortraject Geleen-IJmuiden zijn dan ook niet op de hoogte van de gevaren van de ammoniaktreinen die enkele malen per week langs hun huizen rijden.

“Gezien de ‘stroefheid’ en het technische karakter van de materie achten we het op dit moment te prematuur om de burger intensief te informeren.”
(gemeente Sittard-Geleen)

4. Rampenbestrijding

Zolang ammoniak onder hoge druk in een wagon blijft is er niets aan de hand. Als het echter misgaat, zijn de gevolgen nauwelijks te overzien. Vrijkomend ammoniak verspreidt zich razendsnel en leidt onder andere tot ernstige luchtwegbeschadigingen. De aard van ammoniak vereist dan ook een specifiek rampenplan, waarbij het belangrijk is dat zowel omwonenden als hulpverleners weten hoe ze moeten handelen. De brandweer, de vervoerder, de producent en de gemeenten beschikken over instructies om zo veilig mogelijk met gevaarlijke stoffen om te gaan. De brandweer beschikt over een aanvalsplan met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. ProRail heeft een calamiteitenplan Rail en de vervoerder heeft een handboek. Onduidelijk is echter in hoeverre ze kennis hebben van elkaars veiligheidsinstructies. Zo kennen de gemeenten het veiligheidsplan van DSM Agro niet, zo blijkt uit ons onderzoek. De gemeente Sittard-Geleen heeft in nauw overleg met Chemelot Site Permit (waaronder ook DSM valt) een rampenbestrijdingsplan opgesteld, maar dit geldt slechts voor ongevallen op het terrein en niet op het doorgaande sporen.

De meeste gemeenten hebben een rampenplan, alleen Boxtel geeft aan daar niet over te beschikken. De gemeenten Eindhoven en Houten geven aan dat hun plannen niet specifiek informatie over ammoniak bevatten. Daarnaast geven Sittard-Geleen, Roermond en Culemborg aan dat ze wel plannen hebben voor ammoniak of voor het emplacement, maar niet specifiek voor het transport van ammoniak. Sittard-Geleen heeft onlangs een nieuw rampenbestrijdingsplan opgesteld voor het industrieterrein. Dit plan wordt ook beoefend, terwijl het rampenbestrijdingsplan voor het spoorwegemplacement nog moet worden herzien. Het rampenbestrijdingsplan van het emplacement bij Roermond is nog gebaseerd op de chloortransporten die daar vroeger langsreden. Roermond acht dit plan nog bruikbaar bij andere calamiteiten. Het rampenplan van Culemborg is zeer recent opgesteld en wordt ook regelmatig beoefend. Boxtel stelt echter dat specifieke maatregelen voor ammoniak in een rampenplan niet nodig zijn.

Het gemeentelijke rampenplan van Amsterdam heeft betrekking op de organisatie van de rampenbestrijding. Op specifieke situaties, zoals een ongeluk met ammoniak, gaat dit plan niet in.

Ook heeft de gemeente een instructie over de gezamenlijke aanpak van de hulpverlening bij spoorwegongevallen en andere calamiteiten waarbij de openbare hulpverleningsdiensten zijn betrokken. Hierover staat echter niets in het gemeentelijke rampenplan. Dit draait enkel om afspraken en regelingen om in geval van een incident doeltreffend hulp te verlenen.

De meeste gemeenten hebben in hun rampenplan opgenomen welke middelen ze zullen gebruiken in geval van een ammoniakongeluk. Vooral het gebruik van water wordt hierbij genoemd. Sittard-Geleen zal waterschermen en gaspakken gebruiken. Roermond vooral pompen en bluswatervoorzieningen. De gemeente Eindhoven geeft aan dat zij een probleem heeft als het op het bestrijden van een ongeval met ammoniak aankomt; er is te weinig bluswater en het spoor is slecht bereikbaar. De gemeente Houten noemt als belangrijkste preventieve middel tegen ammoniakongelukken een voorgenomen spoorverdubbeling is. De overige gemeenten weten helaas niet goed wat voor maatregelen ze op korte termijn kunnen nemen om de kans op een ongeluk met een ammoniaktrein te voorkomen. Ons onderzoek laat zien dat de meeste gemeenten zijn onvoldoende voorbereid op een ongeluk met een ammoniaktrein. Ze weten van tevoren niet dat wanneer deze trein met hoeveel ammoniak langskomt. Ook kennen ze lang niet altijd de rampenplannen van de verschillende betrokken diensten en organisaties. Daarnaast is in de meeste rampenplannen niet specifiek rekening gehouden met een ongeval met een rijdende ammoniaktrein.

“Slechts bij een kleine lekkage kan in een vroegtijdig stadium met behulp van gaspakken de uitstroom van ammoniak beperkt of gedicht worden... bij een grootschaliger lekkage is volgens de regionale brandweer bestrijding of repressie nauwelijks mogelijk...de mogelijkheden van een grootschalige evacuatie is afhankelijk van de lekkage en afhankelijk van andere factoren, zoals bijvoorbeeld de weersomstandigheden.”
(provincie Noord-Holland)

5. De wensen van de gemeenten

Geen van de gemeenten is tevreden met de situatie zoals die nu is. Bij een aantal gemeenten overheerst echter ook het besef dat ze niets tegen de ammoniaktransporten kunnen doen. Zo geeft Amsterdam aan dat de gemeente de transporten niet kan verbieden. Boxtel geeft aan dat wat haar betreft dit transport slechts aanvaardbaar is onder strenge condities. De gemeenten ondernemen geen daadwerkelijke actie om te proberen deze transporten uit hun wijken te weren. Amsterdam heeft wel samen met de IJmondgemeenten een verzoek aan de minister van VROM gezonden om alternatieven in de landelijke ketenstudie ammoniak op te nemen.

Hierbij denken zij onder andere aan het verminderen of elimineren van het transport van ammoniak door bijvoorbeeld de productie en de verwerking van ammoniak bij elkaar te brengen. Ook het transport van ammoniak per schip op de binnenwateren en de kustvaart zien zij als mogelijkheid. De minister is in diezelfde brief verzocht wettelijke regels vast te stellen waarmee transportroutes en transportmodaliteiten voor gevaarlijke stoffen kunnen worden meegenomen in de beoordeling van vergunningaanvragen, om op deze manier meer duidelijkheid te bieden voor alle betrokkenen.

Gemeenten hebben weinig te zeggen over de stoffen die over hun grondgebied worden vervoerd, maar hebben in de meeste gevallen wel een uitgesproken mening. Roermond was de enige gemeente die aangaf geen lokaal standpunt te hebben. Houten heeft ook geen standpunt, maar geeft aan dat dit ook geen nut zou hebben. De rest van de gemeenten geven aan niet enthousiast te zijn over dit gevaarlijke vervoer. Enkele gemeenten uit het zuiden hebben zich gezamenlijk actief ingezet om ammoniak en LPG van het spoor te krijgen. Volgens deze gemeenten geven ammoniak en LPG rampscenario's die voor de gemeente niet of slechts in beperkte mate te behappen zijn.

In de Bestuurlijke taakgroep die door de minister van Verkeer en Waterstaat is opgesteld om het kabinetsstandpunt voor de ketenstudies voor te bereiden hebben zij hun standpunt duidelijk gemaakt.

De gemeente Eindhoven zit hier nog steeds achteraan en wil dat de stuurgroep snel weer bij elkaar komt, waarna meer gemeenten hun bezwaren zouden moeten laten horen. Ondanks het feit dat de risiconormen niet overschreden worden, is het effectgebied in Eindhoven zo groot (tienduizenden burgers) dat de ammoniaktransporten de gemeente een doorn in het oog zijn.

De gemeenten Sittard-Geleen, Weert en Eindhoven geven alledrie een mogelijke oplossingsrichting aan. Sittard-Geleen en Weert scharen zich achter het plan van de SP om de verwerking en productie van ammoniak bij elkaar te brengen. Zeker met de dreigende reactivering van de IJzeren Rijn (het goederenspoor tussen Antwerpen en Ruhrgebied) zal in Weert een enorm probleem met de externe veiligheid ontstaan. Het wegnemen van de ammoniaktransporten zou dit probleem aanzienlijk kunnen verminderen. Eindhoven ziet met name mogelijkheden in het gekoeld vervoeren van ammoniak over de waterwegen.

De gemeente wil dat zowel de Betuweroute als de waterwegen als transportassen voor gevaarlijke stoffen gebruikt gaan worden. Sittard-Geleen, Weert, Eindhoven en Amsterdam wijzen allen naar de Ketenstudies die een oplossing voor de ammoniaktransporten dichterbij moeten brengen. De mogelijke maatregelen die hierin worden genoemd kunnen wat hen betreft niet snel genoeg worden ingevoerd. Het lijkt alle gemeenten een goede oplossing om de productie en de verwerking van ammoniak op dezelfde plaats terug te brengen.

“Wij hebben geen rol in de vergunningverlening van gevaarlijke stoffen over het spoor en bij de vergunningverlening voor de emplacementen waar wagons met gevaarlijke stoffen worden gerangeerd. Er valt derhalve niets te toetsen of te heroverwegen.”
(provincie Noord-Holland)

6. Conclusies

- Gemeenten langs de ammoniakroute dragen wel de risico's, maar hebben niets over de transporten te zeggen. Ook zijn ze niet op de hoogte wanneer een ammoniaktrein passeert en slechts in het bezit van verouderde jaarcijfers. Specifieke rampenplannen voor ammoniaktreinen ontbreken meestal. Door de gebrekkige informatievoorziening, slechte afstemming tussen betrokkenen en het ontbreken van specifieke rampenplannen kan een ammoniakongeluk gigantische gevolgen hebben.
- Op het gebied van voorlichting aan de burgers moet nog veel gebeuren. Ook als de gemeente beschikt over de relevante informatie voelt zij zich meestal niet geroepen om de bevolking te informeren over iets waar zij toch niets aan kan veranderen. Slechts in geval van directe vragen van de bevolking zijn gemeente bereid om informatie te verstrekken.
- De gemeenten willen graag betrokken worden in het overleg rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen en hebben daartoe al de nodige stappen gezet. De betrokken bewindslieden, de ministers van Verkeer en Waterstaat en Ruimtelijke Ordening en de staatssecretaris van Milieu, zouden er dan ook goed aan doen om hierover meer met de gemeenten te overleggen.
- Het bedrijfsleven lijkt buiten schot te blijven. Bijna geen enkele gemeente is op de hoogte van het preventiebeleid en het veiligheidsplan van DSM en vervoerder Railion. De ammoniakproducent wordt door de staatssecretaris van Milieu op basis van vrijwilligheid verschillende oplossingen voorgelegd. Het is aan DSM om wel of niet te reageren.
- De gemeenten maken zich grote zorgen over de gevaren van de ammoniaktransporten over hun grondgebied. Aangezien ze zelf onvoldoende middelen hebben om hier iets tegen te doen is het aan de regering om maatregelen te gaan nemen. De gemeenten zien mogelijke oplossingsrichtingen, maar moeten wachten op de afronding van de ketenstudies. Zij dringen er bij de regering op aan om dit onderzoek snel af te ronden en met concrete maatregelen te komen.

7. Aanbevelingen

Het is duidelijk dat er nog veel kan verbeteren om de gevaren van ammoniak te minimaliseren. Natuurlijk is het niet vervoeren van ammoniak het allerveiligst. Dat zou betekenen dat de productie en de verwerking van ammoniak voortaan op dezelfde plaats moet gebeuren. Dit is een aanbeveling die nogal wat tijd zal kosten. Daarom doen wij ook enkele aanbevelingen voor de korte termijn:

- DSM en/of Railion moeten van tevoren aangeven aan gemeenten en de brandweer waar en wanneer ze een ammoniaktransport kunnen verwachten.
- Omwonenden moeten op de hoogte worden gebracht van de gevaren en risico's bij het transport van ammoniak. Op deze manier zijn ze zich bewust van de risico's in hun buurt. Gemeenten moeten verplicht worden om burgers te informeren.
- Algemene rampenplannen zijn niet voldoende. De gemeenten die ammoniaktransporten over hun grondgebied hebben moeten de rampenplannen aanpassen door specifieke maatregelen voor een ongeval met ammoniak op te nemen. De minister van binnenlandse zaken gaat hier actief op toezien.
- De regels voor het vervoer van ammoniak moeten aangescherpt worden. Dit kan door een vergunningstelsel op te stellen voor het vervoer van ammoniak. In deze vergunningen kunnen bepaalde eisen worden gesteld aan de manier van vervoeren, de te volgen route en de frequentie van de transporten. De staatssecretaris van Milieu gaat samen met de minister van V&W de mogelijkheden uitzoeken en uitvoeren.
- Er moeten regels komen voor nieuwe, toekomstige ammoniakvervoerders. Niet alleen moet de regering daar in Europa op aan dringen, ook moet het mogelijk worden in Nederland eisen te stellen aan buitenlandse vervoerders. De verantwoordelijke bewindslieden gaan dit agenderen in Europa.

- We wachten al vier jaar op een oplossing voor de problemen rondom het ammoniakvervoer. Er is geen enkele reden waarom we nog langer zouden moeten wachten. De ketenstudie dient snel afgerond te worden, maatregelen moeten worden opgesteld, die dwingend kunnen worden opgelegd aan de vervoerders van ammoniak.
- De bestaande binnenlandse stroom ammoniak moet sterk verminderd worden door productie en verwerking van ammoniak dicht bij elkaar te brengen. DSM zal hiervoor worden benaderd.
- Gemeenten moeten een actieve rol krijgen in het vraagstuk rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op dit moment zijn zij slechts de ontvanger van de risico's, terwijl zij weinig invloed hebben op de te nemen maatregelen.

Bijlage II

Brief aan gemeenten over het vervoer van ammoniak.

Geachte heer/mevrouw,

Drie jaar geleden heeft het wetenschappelijk bureau van de SP een inventarisatie gedaan naar het veiligheidsbeleid van gemeentes ten opzichte van de chloortreinen die door hun gebied reden. De rapportage van dit onderzoek en de actie die de SP vervolgens gevoerd heeft om de chloortransporten te stoppen waren succesvol: In 2007 komt een einde aan de chloortransporten van Akzo Nobel.

Door uw gemeente rijdt regelmatig een ammoniaktrein. De ammoniaktrein rijdt van Geleen naar Velsen-Noord, dwars door dichtbevolkte gebieden. Zolang deze stof onder hoge druk in de wagon blijft, is er niets aan de hand. Als het echter misgaat, zijn de gevolgen nauwelijks te overzien. Vrijkomend ammoniak verspreidt zich razendsnel en leidt onder andere tot ernstige luchtwegbeschadigingen. Transport van ammoniak is niet noodzakelijk; er zijn verschillende alternatieven voorhanden zoals productie en verwerking op locatie en vervoer over water.

In de jaren negentig reden jaarlijks tot 250 ammoniaktreinen van DSM Agro in Geleen naar de kunstmestfabriek van DSM Agro in IJmuiden, met in totaal zo'n 4500 wagons. De laatste jaren is dat minder, in 2002 betrof het een kleine 2000 wagons, oftewel zo'n 100.000 ton. Dat is meer dan de helft van het totale ammoniaktransport over rail door Nederland, in kilometers gerekend nog veel meer.

Het is nodig dat de bestuurlijke verantwoordelijkheden van gemeenten in kaart worden gebracht. Ook hebben omwonenden vaak geen weet van de mogelijke gevaren die hen bij een ammoniak-lek boven het hoofd hangen.

Bijgevoegd vindt u een aantal vragen over de politiek van uw gemeente omtrent de ammoniaktrein. Ik zou u willen verzoeken deze vragen te beantwoorden en terug te sturen. Op deze wijze kan een inventarisatie worden gemaakt van mogelijke problemen rondom de ammoniaktransporten en de standpunten van de gemeenten over de toekomst van de ammoniaktrein.

Alvast hartelijk bedankt voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet, SP Tweede-Kamerfractie

Vragen over ammoniaktransport

1. Weet u wanneer en met welke regelmaat een ammoniaktransport door uw gemeente rijdt? Op welke manier wordt u daarover geïnformeerd?
2. Hoe hebt de inwoners van uw gemeente op de hoogte gebracht van de mogelijke risico's?
3. Heeft uw gemeente kennis van het preventiebeleid en het veiligheidsplan van DSM? Zijn de maatregelen die het bedrijf heeft opgesteld voor het geval zich een ramp voordoet in uw gemeente uitvoerbaar? (Te denken valt aan brandweer en geneeskundige dienst)
4. Heeft uw gemeente een aangepast rampenbestrijdingsplan voor de ammoniaktrein, volgens de wet rampen en ongevallen? Hoe vaak wordt dit rampenbestrijdingsplan geoefend? (Gemeenten dragen in geval van een ramp onder meer zorg voor de opvang van evacués, het registreren van slachtoffers en schade en het coördineren van voorlichting).
5. Welke middelen staan uw gemeente ter beschikking om een eventuele ramp (preventief) te bestrijden?
6. Wat is het standpunt van uw gemeente over het ammoniaktransport en hoe hebt u de inwoners van uw gemeente, uw provincie en de minister van VROM van dit standpunt op de hoogte gebracht?
7. Heeft u nog overige op- of aanmerkingen met betrekking tot het vervoer van ammoniak door uw gemeente?

BijlageII

Verzoek tot bijeenroepen Bestuurlijke task force Brabantroute/Zuid-Nederland

De minister van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw K. Peijs
Postbus 20901
2500 EX 's GRAVENHAGE

Onderwerp: Verzoek bijeenroepen Bestuurlijke task force Brabantroute/Zuid-Nederland

Mevrouw de minister,

In de voorbereiding van de Ketenstudies hebben diverse gemeenten en provincies uit Zuid Nederland actief geparticipeerd. Op 7 juli 2004 heeft er met u bestuurlijk overleg plaatsgevonden over het reduceren van de risico's van vervoer gevaarlijke stoffen over de Brabantroute. Dat overleg is zinvol geweest. Afsproken werd een Bestuurlijke Task Force in te stellen om met elkaar in gesprek te blijven over de uitvoering van de maatregelen uit de Ketenstudies en de vormgeving van Regulering vervoer gevaarlijke stoffen. In uw brief van 25 november 2004 (kenmerk dgg/v-04/005963/vl, onderwerp "bestuurlijke task force Brabant") heeft u de instelling van een Bestuurlijke Task Force bevestigd.

Veiligheidsperspectief

De Ketenstudies laten zien dat het mogelijk is de veiligheid in bestaand stedelijk gebied flink te verbeteren. Het Kabinetstandpunt Ketenstudies is verheugend omdat het kabinet zich inzet voor het vervoer van ammoniak en LPG per schip en voor het routeren over speciaal daartoe aangewezen en ingerichte hoofdtransportaders zoals de Betuweroute. Dit biedt het perspectief van substantieel grotere veiligheid voor de burgers in de steden aan de zogenaamde Brabantroute, in Limburg, in Zuid-Holland en in Zeeland. De ambitie van het Kabinet kan een groot succes worden.

Kansen die zich gaan voordoen om het gewenste veiligheidsniveau te bereiken dienen optimaal op de ambitie te worden afgestemd en te worden benut.

- Betuweroute: Het routeren van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuwelijn is van cruciaal belang. Dat belang wordt bij de aanbesteding van het beheer van de infrastructuur van die lijn onvoldoende belicht/onderkend. Als die kans niet optimaal wordt benut, gaat dit niet alleen ten koste van de veiligheid rondom het spoor in Zuid Nederland. Het vervoer via de weg zal daardoor ook groter zijn dan nodig is. Daardoor blijft een belangrijke kans om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de kwaliteit van de lucht (met name fijn stof) in het zwaar belaste Zuid Nederland onbenut.
- Aanvullend regelinstrumentarium voor meer veiligheid: Om de veiligheid sluitend te regelen is een aantal andere instrumenten in de maak (Nota vervoer gevaarlijke stoffen; unificatie risico rekenmodel RBM-II) en worden onderzoeken verricht naar de haalbaarheid van de Kabinetsambities (zoals de COEV studie). Die ontwikkelingen sporen wat ons betreft onvoldoende met het in het Kabinetsstandpunt geboden veiligheidsperspectief.
- Uitvoeringspraktijk: Het ontbreken van een duidelijke uitvoeringsagenda voor de Ketenstudies (o.a. modal shift voor LPG transport van spoor naar water) en te lang uitblijvende duidelijkheid omtrent de ontwikkeling van het aanvullende regelinstrumentarium wreekt zich op dit moment in de lokale planvorming (vertragingen, bezwaren vanuit de infrabeheerder over uitgangspunten voor risicoberekeningen, discussies over de kwaliteit van het te gebruiken rekenmodel e.d.). Dit is niet uit te leggen aan onze burgers.

Samenvattend

Wij zijn van mening dat alles op alles moet worden gezet om uw standpunt inzake de Ketenstudies te realiseren. Wij maken ons grote zorgen over de wijze waarop daar tot op dit moment aan gewerkt wordt. Wij willen met u komen tot bestuurlijke afspraken over de ruimtelijke ontwikkeling langs de Brabantroute. Ons inziens is het van groot belang op rijksniveau expliciet regie te voeren op:

- Het optimaal benutten van de Betuweroute;
- de ontwikkeling van het aanvullend veiligheidsregelinstrumentarium;
- alles wat met de aanleg en het beheer infrastructuur en het vervoer van goederen te maken heeft;
- het bewerkstelligen van een modal shift scenario voor LPG (van spoor naar water).

Verzoek

Wij willen een en ander graag op korte termijn met u bespreken in een bestuurlijk overleg. Wij verzoeken u dan ook, mede namens onze partners in Zuid-Nederland, met name de provincies Limburg en Zuid-Holland en de steden Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Helmond, Venlo, Zwijndrecht en Dordrecht, de door u ingestelde Bestuurlijke Task Force op korte termijn bij elkaar te roepen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

Voorzitter, secretaris

SP-eerste weg links

Tweede-Kamerfractie, Plein 2, Postbus 20018, 2500 EA 's-Gravenhage
T (070) 318 30 44 F (070) 318 38 03 E kamer@sp.nl I www.sp.nl

