

Vergaderjaar 2010–2011

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 43

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 augustus 2011

In de brief van 18 februari 2010 (Kamerstukken II, 30 373, nr. 40) zijn de richtinggevende kaders voor het Basisnet Spoor vastgesteld. In die brief zijn de volgende veiligheidsmaatregelen ingevuld: afspraken over het veiliger samenstellen van treinen («warme BLEVE vrij»), routekeuze Zuid-Nederland en het installeren van de verbeterde versie van automatische treinbeïnvloeding (ATB Vv).

Met de brief van 9 juli 2010 (Kamerstukken II, 30 373, nr. 42) heeft mijn ambtsvoorganger u bericht dat de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, IPO en VNG op hoofdlijnen hebben ingestemd met het Rijksontwerp Basisnet Spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen deze hoofdlijnen moesten aansluitend nog enige onderwerpen nader worden verkend. Dat werk is afgerond, waarmee het Basisnet Spoor nu definitief gereed is.

Onderstaand informeer ik u over de uitkomsten van de nadere verkenning van de resterende onderwerpen.

Tijdens het AO Spoor op 18 mei 2010 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer toegezegd om bij het aanbieden van het Basisnet Spoor schriftelijk te reageren op drie specifieke onderwerpen die vanuit de Kamer werden aangedragen; deze reactie treft u aan in bijlage 1¹ bij deze brief.

1. Uitkomsten nadere verkenningen

1.1 Onderzoek naar de mogelijkheden van extra vervoer

Door de Taskforce Robuustheid 2040 (bedrijfsleven en overheden) is onderzoek gedaan naar groeimogelijkheden van vervoer na 2020. Het bedrijfsleven heeft op basis hiervan het vertrouwen uitgesproken dat na 2020 een groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen met een factor 1,5 tot 2 gerealiseerd kan worden binnen de vastgestelde risicoplafonds door aanvullende veiligheidsmaatregelen aan de vervoerszijde.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De vergunningruimte van emplacementen – die onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vallen – is toereikend voor de marktverwachting tot 2020. Voor het extra vervoer van SABIC loopt aanvullend onderzoek op regionaal niveau. De Taskforce heeft gesignaleerd dat de vergunningruimte na 2020 niet overal toereikend is voor verdere groei van het vervoer. Daarom worden de komende jaren de mogelijkheden onderzocht om deze groei binnen de vergunningruimte mogelijk te maken.

1.2 Bevorderen gebruik Betuweroute

Een van de ontwerpeisen van het Basisnet Spoor is om het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk over de Betuweroute af te wikkelen.

Op het spoorweginet ten zuiden van de Betuweroute zijn de bestuurlijke afspraken over het maximale groepsrisico bij het Nationale Sleutel Project Breda in juli 2010 als maat genomen voor de hoogte van de risicoplafonds over de Brabantroute. Door dit risicoplafond zal een groot deel van het rond 2020 verwachte vervoer van brandbare gassen als LPG de langere route Roosendaal–Kijfhoek–Betuweroute moeten nemen.

Over het spoorweginet ten noorden van de Betuweroute is in juli 2010 de bestuurlijke afspraak gemaakt om het vervoer van brandbare gassen van en naar Noord- en Oost-Europa over de grensovergang Oldenzaal af te wikkelen over de Betuweroute via Elst. Op deze manier worden routes door de Randstad en andere grote steden in Noord-Nederland zoveel mogelijk ontzien.

In juli 2010 is besloten om de vervoershoeveelheden die maximaal passen op het traject Elst–Zutphen–Oldenzaal binnen de wettelijke grenzen en bestuurlijke afspraken op het gebied van externe veiligheid en geluid te onderzoeken en mogelijk te maken. De uitkomst van dit onderzoek is dat binnen de vastgestelde risicoplafonds maximaal 1 700 ketelwagens brandbare gassen per jaar kunnen worden vervoerd over het traject Elst–Zutphen–Goor–Hengelo–Oldenzaal in maximaal twee treinen per etmaal in de avonduren. Door dit risicoplafond zal een groot deel van het rond 2020 verwachte vervoer van brandbare gassen via de grensovergang Oldenzaal een langere route over de grensovergang Zevenaar via Oberhausen (Betuweroute) moeten nemen.

1.3 Aanpak hoge groepsrisico's

Bovenstaande besluitvorming over het gebruik van de route Elst–Zutphen–Oldenzaal heeft geleid tot een verdere afname van de berekende groepsrisico's in Noord-Nederland.

Door vaststelling van Basisnet Spoor vermindert de rond 2020 verwachte overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico van 225 naar 41 kilometer spoor van het Nederlandse spoornetwerk. ProRail zal in 2011 en 2012 circa 350 ATB Vv installaties plaatsen in bestaande seinen op locaties met veel vervoer van gevaarlijke stoffen, waardoor de botsingskansen verkleind worden. Daarnaast is Prorail verzocht om bij groot onderhoud en capaciteitsuitbreiding aanvullende lokale maatregelen te treffen om het groepsrisico verder te reduceren als dit haalbaar en betaalbaar is.

Bij Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg is na vaststelling van het Basisnet Spoor het resterende groepsrisico het hoogst. Het Rijk zoekt met deze gemeenten naar een combinatie van risicobeperkende maatregelen, zowel aan de vervoerszijde als aan de bebouwingszijde. De effecten hiervan worden in de komende maanden doorgerekend. Het gaat hier om een gezamenlijke inspanningsverplichting die bestuurlijk is overeengekomen.

De bestuurlijke afweging of de veiligheidswinst in verhouding staat tot de kosten van maatregelen wordt eind 2011 verwacht.

1.4 Sanering van kwetsbare objecten

Op trajecten waar bouwwerken in de veiligheidszone aanwezig dan wel mogelijk zijn, zal met de betreffende gemeenten worden bezien in hoeverre er sprake is van kwetsbare objecten of van planschade. Zonder Basisnet Spoor worden rond 2020 367 mogelijk kwetsbare objecten verwacht, die binnen de veiligheidszone vallen. Met Basisnet Spoor resteren 17 mogelijke kwetsbare objecten langs het traject Roosendaal–Zwijndrecht en één bij Zevenaar. Het Rijk overlegt met deze gemeenten over de wijze waarop eigenaren tegemoet wordt gekomen in het kader van saneringen en planschade. Begin 2012 zal hierover nadere besluitvorming plaatsvinden.

1.5 Rekenmethodiek Basisnet

Tot op heden worden externe veiligheidsrisico's berekend met verschillende rekenmodellen en met verschillende invoergegevens. Daardoor zijn de uitkomsten soms moeilijk vergelijkbaar. In Basisnet is daarom gekozen voor één rekenmodel (RBMII). Alle plannen en vervoersstromen zijn in 2010 op dezelfde manier doorgerekend en daardoor onderling vergelijkbaar.

Teneinde het veiligheidsniveau van het Basisnet als ijkpunt te behouden, zal het gebruik van RBMII wettelijk worden voorgeschreven. De rekenuitgangspunten van Basisnet Spoor worden in de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) vastgelegd. Degene die na de vaststelling van Basisnet aanvullende maatregelen treft, kan de veiligheidswinst daarvan omzetten in extra vervoer of nieuwe bouwplannen

1.6 Kaarten en tabellen

Vooruitlopend op de definitieve regelgeving in 2012 zal de tabel Basisnet Spoor bij de eerstkomende gelegenheid worden toegevoegd aan de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Gemeenten en de infrabeheerders kunnen dan bij hun planvorming rekening houden met Basisnet Spoor.

In bijlage 2¹ is een spoorkaart opgenomen met de trajecten met veiligheidszones (waarbinnen geen kwetsbare objecten gebouwd mogen worden) respectievelijk plasbrand aandachtsgebieden (waarbinnen aanvullende eisen gelden ten aanzien van gebouwen). In bijlage 3¹ zijn de transportstromen opgenomen die zijn gebruikt bij de vaststelling van het risicoplafond. Bijlage 4¹ bevat het overzicht van de plaatsen waar nog een overschrijding van het groepsrisico resteert.

2. Regelgeving

De bevoegdheid om de tot het Basisnet behorende (vaar)wegen en spoorlijnen aan te wijzen alsmede de verplichting om voor alle in het Basisnet opgenomen (vaar)wegen en spoorlijnen risicoplafonds vast te stellen, is vastgelegd in een voorstel tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

Daarnaast is in het wetsvoorstel uitgewerkt dat het transport van chloor en ammoniak over het spoor in beginsel wordt beperkt tot de huidige convenantafspraken en een beperkte ontheffingsbevoegdheid. Dit ter uitvoering van het kabinetsstandpunt Ketenstudies (Kamerstukken II, 27 801, nr. 26). De beperkingen voor de ruimtelijke ordening worden opgenomen in het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV).

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het voorstel tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen wordt binnenkort aan uw Kamer toegezonden. Een concept van het ontwerp BTEV is al eerder aan de Kamer gestuurd.

De gesprekken met het bedrijfsleven om te komen tot een convenant voor het warme BLEVE vrij samenstellen van treinen zijn nog in volle gang. Ik streef er naar om medio oktober 2011 overeenstemming te bereiken over de inhoud van het convenant. Mocht die overeenstemming onverhoopt uitblijven, dan heeft dit geen invloed op het Basisnet Spoor.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus