

Vergaderjaar 2016–2017

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 63

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 oktober 2016

Op 11 juli jl.¹ heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn aanpak van de overschrijdingen van de risicoplafonds uit de Wet basisnet op de omleidingsroutes² van de Betuweroute. Het was allereerst van belang om een beeld te hebben van de gerealiseerde risico's voor het gehele Basisnet (spoor, weg en water) over heel 2015. Die cijfers zijn er nu. Op grond van de wet wordt dit vastgelegd in het «verslag Basisnet» dat ik uw Kamer hierbij aanbied³.

Ik concludeer dat de problematiek van overschrijdingen van risicoplafonds op het spoor zich concentreert op de Brabandrouten, de Bentheimroute en de trajecten die daarnaar toe leiden. Dit zijn de omleidingsroutes waarop tijdelijk extra vervoer plaatsvindt. De overschrijdingen op de Brabant- en de Bentheimroute hebben tot zorgen geleid bij lokale overheden en omwonenden. Die zorgen begrijp ik. Daarom is de afgelopen periode onder mijn regie met verschillende partijen hard gewerkt aan een maatregelenpakket om de overschrijdingen van de risicoplafonds weg te nemen.

Ik ben verheugd dat er, met dank aan verladers en vervoerders, een pakket aan maatregelen ligt waarmee het mogelijk is de overschrijdingen fors terug te dringen. Om zeker te zijn dat de problematiek wordt opgelost heb ik daarnaast opdracht gegeven een routeringsbesluit uit te werken. Tegelijkertijd heb ik, zoals ook door uw Kamer gevraagd in de motie-De Boer⁴, vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid voor de veiligheid en leefbaarheid van de omwonenden langs het spoor, akkoorden gesloten met de provincies Noord-Brabant en Limburg,

¹ Kamerstuk 30 373, nr. 62.

² Vanwege de werkzaamheden aan het Derde spoor in Duitsland.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 675.

Gelderland en Overijssel. Hiermee versnellen en bundelen we investeringen die de veiligheid vergroten en de hinder voor de omgeving beperken. De rijksbijdrage aan dit investeringspakket bedraagt in totaal circa € 110 mln. Tenslotte verwacht ik in november een safety deal te kunnen sluiten waarmee het resterende chloorvervoer van AkzoNobel in Nederland per spoor tot het verleden zal gaan behoren. Met deze brief informeer ik uw Kamer over het totaal aan maatregelen.

Een deel van de maatregelen is inmiddels geïmplementeerd, andere volgen nog. Omdat de Betuweroute in 2016 nog vaker buiten dienst is gesteld dan in 2015, zullen de eerstvolgende kwartaalrapportages naar verwachting nog overschrijdingen laten zien. Daar staat tegenover dat de maatregelen die reeds geïmplementeerd zijn (verleggen vervoersstromen) de overschrijdingen wel terugdringen. Met de aanvullende maatregelen die ik in deze brief aankondig verwacht ik vervolgens het tij te keren. Daarbij helpt het ook dat in 2017 de beschikbaarheid van de Betuweroute weer groter is, waardoor de Brabant- en de Benteimroute zullen worden ontlast. In de komende kwartaalrapportages zal ik het effect van de reeds genomen en nog te nemen maatregelen nauwgezet monitoren en voor uw Kamer inzichtelijk maken. Het maatregelenpakket is gebaseerd op de eerder aan uw Kamer aangeboden analyse van ProRail, de moties-Cegerek⁵ en de motie-De Boer⁶. Het pakket heb ik besproken in het Bestuurlijk Overleg over Basisnet van 3 oktober jl. Tijdens het overleg heb ik vastgesteld dat er steun bestaat voor deze aanpak. Ik onderschrijf het door de bestuurders geuite belang om hiermee voortvarend aan de slag te gaan, zodat op korte termijn eerste resultaten zichtbaar worden. Verladers, vervoerders en bestuurders zijn gemotiveerd om hun bijdrage te leveren aan de implementatie van het maatregelenpakket. We blijven daarover met elkaar in gesprek.

Vervoer gevaarlijke stoffen in perspectief

Onderdeel van de circulaire economie is het efficiënt inzetten van grondstoffen binnen een veilige en gezonde leefomgeving. Die veilige leefomgeving is erbij gebaat dat productie en gebruik van gevaarlijke stoffen op één locatie plaatsvindt. Dit vermindert de risico's. Vanuit deze optiek werk ik met AkzoNobel aan een safety deal waarmee de huidige incidentele chloortransporten per spoor definitief zal worden beëindigd. Hiermee wordt bijgedragen aan de veiligheid én versterking van het chloorcluster in Rotterdam. Ik verwacht eind november een principeakkoord te kunnen sluiten. Dat is goed nieuws omdat het resterende chloorvervoer van AkzoNobel per spoor daarmee in Nederland tot het verleden zal gaan behoren. Daarnaast heb ik recent een safety deal gesloten, waarmee het vervoer van zwaveltrioxide (momenteel over weg en water) wordt voorkomen. Het enige bedrijf in Nederland dat de stof gebruikt, heeft met mijn steun besloten op locatie te gaan produceren. Ik verken of er meer van dit soort initiatieven mogelijk zijn.

Vervoer van gevaarlijke stoffen blijft echter noodzakelijk waarbij vervoer via het spoor één van de veiligste manieren van transport blijft. Hier worden strenge internationale veiligheidseisen aan gesteld waarbij Basisnet voorziet in een nationale kop. Met Basisnet wordt gestreefd naar een duurzaam evenwicht tussen drie belangen: veiligheid voor omwonenden, mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en (groei) ruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is vastgelegd in risico-plafonds. De huidige overschrijdingen van deze risicoplafonds betekenen weliswaar niet dat er sprake is van een onverantwoorde

⁵ Kamerstuk 29 984, nrs. 677 en 678.

⁶ Kamerstuknr. 29 984, nr. 675.

situatie. Terugdringen van de overschrijdingen is echter noodzakelijk. De Nederlandse spoorsector zet ook vrijwillig een extra stap om het goederenvervoer nog veiliger te maken. Dat waardeer ik zeer. Vanuit een maatschappelijke verantwoordelijkheid zijn investeringen gedaan in extra veiligheidsmaatregelen. Het gaat bijvoorbeeld om het uitrusten van spoorketelwagens met crashbuffers en het warme-bleve-vrij⁷ samenstellen van treinen. Dit houdt in dat goederentreinen zodanig worden samengesteld dat de gevolgen bij een calamiteit zo beperkt mogelijk zijn. In 2015 lag het nalevingspercentage van de deelnemers aan het bleve-convenant op 99%. Een nadere toelichting is bij deze brief gevoegd⁸.

Maatregelenpakket basisnet: korte en middellange termijn

Korte termijn

In overleg met verladers en vervoerders ben ik tot het volgende pakket aan maatregelen op de korte termijn gekomen:

1. **Ontlasten van de Brabantroute.** Sinds augustus 2016 rijdt een trein die twee keer per week acrylnitril en butadiëen vervoert tussen Geleen en Frankrijk niet meer via de Brabantroute en Roosendaal naar België, maar via een alternatieve route. Dit scheelt op jaarbasis 1.800 wagens die binnen de risicoplafonds kunnen worden verplaatst.
2. **Ontlasten van de Bentheimroute.** Sinds december 2015 rijdt een trein die enkele keren per week brandbaar gas vervoerde tussen Geleen en Tsjechië niet meer structureel via de Bentheimroute. In 2015 betroffen dit 1.450 wagens. De herroutering leidt tot een forse afname van het gasvervoer door steden als Utrecht, Amersfoort en Apeldoorn maar tot een tijdelijke toename op het traject Den Bosch-Arnhem. Vanaf de opening van de zuidoostboog van de Betuweroute bij Meteren, naar verwachting in het vierde kwartaal van 2016, zal deze trein vanaf Meteren via de Betuweroute rijden en valt deze belasting volledig van de Bentheimroute weg.
3. **Beter benutten binnenvaart.** Na overleg met de binnenvaartsector heb ik, conform de motie-Cegerek, besloten het bureau Binnenvaart de opdracht te geven om een «makelaarsfunctie» te vervullen tussen de verladers die traditioneel van het spoor gebruik maken en de binnenvaartsector. Deze aanpak heeft resultaat opgeleverd bij het verplaatsen van vervoer van weg naar water. De eerste resultaten verwacht ik eind dit jaar. De uiteindelijke keuze is aan de markt.
4. **Overleg met het Bondsministerie en met DB Netz.** Uit de analyse van ProRail bleek dat de wijze waarop aan Duitse zijde de capaciteit wordt verdeeld één van de oorzaken is van de overschrijdingen van de risicoplafonds. Omdat Basisnet nationale wetgeving is, hoeft men aan Duitse zijde geen rekening te houden met de routeringsprincipes die uit Basisnet voortvloeien. Daarom onderzoek ik of er mogelijkheden zijn om met inbreng van Duitse zijde het grensoverschrijdend vervoer van gevaarlijke stoffen in ons land meer in lijn te brengen met Basisnet. Mijn inzet is erop gericht om hierover samen met ProRail afspraken te maken met het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur en met DB Netz.
5. **Extra veiligheidsmaatregelen.** Onderdeel van de systematiek van Basisnet is dat veiligheidsmaatregelen binnen de plafonds ruimte kunnen opleveren voor een stijging van het vervoersvolume, terwijl de

⁷ Een warme BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor kan ontstaan als een externe brand (ontstaan door het lek raken van een wagen met zeer brandbare vloeistof, gevolgd door ontsteking) een in de directe nabijheid van die brand aanwezige tank gevuld met brandbaar gas aanstraalt, waardoor de druk in die tank oploopt en tegelijkertijd het materiaal van de tank verzwakt.

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

risico's gelijk blijven. Dit is een prikkel voor de spoorsector om de veiligheid verder te verbeteren. In de bijgevoegde nalevingrapportages is de winst (16%) van een aantal veiligheidsmaatregelen (zoals hotbox en crashbuffers) meegenomen. Andere reeds genomen veiligheidsmaatregelen, zoals het pakket dat heeft geleid tot een forse daling van het aantal STS-passages, wordt door het RIVM gekwantificeerd ten behoeve van de risicoberekeningen. Deze actualisatie creëert naar verwachting minimaal 10% extra vervoersruimte binnen de risicoplafonds. Om die reden zal de voor 2017 geplande uitrol van ATB-vv op de Brabantroute (91 seinen) extra ruimte bieden voor vervoer binnen de risicoplafonds.

(Middel)lange termijn

Met bovenstaande korte termijn maatregelen kan naar verwachting een groot deel van de overschrijdingen worden teruggedrongen. Om zeker te stellen dat het vervoer structureel binnen de risicoplafonds kan worden uitgevoerd heb ik, alles overziend, besloten daarbovenop een **routeringsbesluit** voor te bereiden. Kern van zo'n besluit is het verbieden van vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen over bepaalde routes. Daarbij kan ervoor gekozen worden om het verbod alleen binnen bepaalde periodes van kracht te laten zijn. Een dergelijk besluit is complex (voor uitvoering en handhaving) en de uitwerking kent een doorlooptijd van 6–9 maanden. Daarbij houd ik oog voor de gevolgen voor de belangen van vervoerders en verladers. Het is zoveel mogelijk maatwerk. De inzet is er mede daarom in de tussenliggende periode op gericht om de geschetste maatregelen te implementeren en indien mogelijk met de sector tot aanvullende maatregelen te komen, waardoor het effectueren van het routeringsbesluit uiteindelijk niet noodzakelijk hoeft te zijn. In paragraaf 2.1.5. van het verslag is een nadere toelichting opgenomen.

Zoals ook aangegeven in mijn brief van 11 juli jl. is een oorzaak van de overschrijdingen gelegen in de verminderde beschikbaarheid van de Betuweroute. Dat is het gevolg van de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Basisnet is niet dermate robuust ontworpen dat deze tijdelijke ontwikkelingen zonder een maatregelenpakket binnen de risicoplafonds kunnen worden opgevangen. Incidentele omleidingen van enkele treinen per jaar over trajecten waar geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen is voorzien, kunnen daarom al leiden tot overschrijdingen. Vervoerders en verladers hebben daarnaast terecht aandacht gevraagd voor ontwikkelingen binnen de spoorgoederenmarkt sinds de totstandkoming van Basisnet waardoor vervoersstromen minder voorspelbaar en planbaar zijn geworden. ProRail deelt deze analyse. Ik heb daarom besloten onafhankelijk onderzoek in te stellen naar mogelijkheden om de robuustheid van het Basisnet te vergroten. Daarbij worden ook mogelijkheden gezien om ProRail een meer sturende rol vooraf te geven, bijvoorbeeld via de capaciteitsverdeling of door het, cf. de motie-De Boer, inbouwen van prikkels voor het optimaliseren van het gebruik van de Betuweroute. De inzichten uit dit onderzoek verwacht ik in het voorjaar van 2017 en zal ik betrekken bij een definitief besluit over gedwongen routing. Op basis van die inzichten is het beter mogelijk om een proportionaliteitsweging te maken. Het onderzoek wordt gelijktijdig met de uitwerking van het routeringsbesluit uitgevoerd. De voortgang van het nemen van een routeringsbesluit is daardoor niet in het geding.

Verbeteren informatievoorziening

Bestuurders van gemeenten langs de omleidingsroutes hebben de afgelopen periode terecht aandacht gevraagd voor het belang van

adequate informatievoorziening over het vervoer van gevaarlijke stoffen en de werking van Basisnet. Voorop staat dat van iedere goederentrein die over het Nederlandse spoor rijdt, in het Online registratiesysteem Vervoer Gevaarlijke Stoffen een wagenlijst is opgenomen. ProRail beheert dit systeem en is hierdoor in staat om bij calamiteiten binnen maximaal 15 minuten hulpdiensten te informeren over de inhoud van goederenwagens.

Met een betere informatievoorziening wil ik onnodige onrust onder omwonenden voorkomen. Ook de spoorsector en verladers hechten hieraan en werken constructief mee aan verbeteringen. Ik heb ProRail gevraagd hierin een meer centrale rol te vervullen. Concreet ben ik het volgende overeengekomen:

- omwille van maximale transparantie worden vervoerscijfers over wat waar gereden heeft direct nadat deze door ProRail zijn aangeleverd op de site van Infomil geplaatst;
- de naleving van de risicoplafonds op de omleidingsroutes zal voortaan standaard per kwartaal worden gemonitord zodat eventuele afwijkende vervoersstromen vroegtijdig worden gesignaleerd;
- ProRail zal, binnen haar mogelijkheden, eventuele afwijkende vervoersstromen op de omleidingsroutes signaleren. In overleg met de sector kan vervolgens proactief worden gehandeld om potentiële overschrijdingen gezamenlijk te voorkomen. Uitbreiding van het instrumentarium om ProRail meer vooraf te kunnen laten sturen, wordt zoals eerder gezegd onderzocht;
- op verzoek van de gemeenten richt ik een overlegplatform voor externe veiligheid langs het spoor in, zodat er een tafel is voor informatie-uitwisseling en waaraan overleg kan plaatsvinden tussen decentrale overheden, de sector en de veiligheidsregio's.

Daarnaast hebben DB Cargo, ProRail, VNCI en de veiligheidsregio Midden- en West Brabant gezamenlijk het initiatief genomen om te komen tot een convenant op het gebied van risicobeheersing, communicatie en incidentmanagement m.b.t. het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dergelijke initiatieven van de sector juich ik toe omdat deze bijdragen aan betere informatievoorziening en het maatschappelijk draagvlak voor het goederenvervoer.

Investerings in robuustheid omleidingsroutes

De Brabante route en Bentheimroute vormen een belangrijke schakel in het spoornet voor het goederenvervoer en personenvervoer. Ik heb, conform de motie-De Boer, overleg gevoerd met decentrale overheden langs deze routes over het op slimme wijze bundelen van investeringen in infrastructuur. Ik ben verheugd dat met de provincies Noord-Brabant en Limburg overeenstemming is bereikt over een breed pakket aan maatregelen waarmee het veiligheidsrisico voor goederenvervoer wordt teruggebracht, omgevingshinder verder wordt beperkt en de barrièrewerking van overwegen afneemt. Het Rijk, provincie, gemeenten en ProRail hebben intensief samengewerkt om te komen tot een samenhangende aanpak met maatregelen om veiligheid en leefbaarheid voor omwonenden op de Brabante route te verhogen. Alle partijen dragen bij aan de benodigde investeringen, voor het Rijk betreft het een bijdrage die past binnen de huidige financiële kaders omdat het een herprioritering en versnelling van maatregelen binnen bestaande programma's betreft. Ook met de Provincie Gelderland en Overijssel samen wordt een pakket aan maatregelen gerealiseerd dat de komende jaren omgevingshinder vermindert en de veiligheid vergroot. In totaal is met beide pakketten een rijksbijdrage van circa € 110 miljoen euro gemoeid.

Maatregelen Robuuste Brabantroute

Op verschillende plaatsen op de Brabantroute tussen Moerdijk en Venlo landen de volgende maatregelen:

- Versnelling en prioritaire uitrol van ATB-vv op 91 locaties (o.a. Breda, Helmond, Horst, Venlo) van de Brabantroute op seinen met risicocategorie 1 en 2.
- Op meerdere plaatsen versnelde aanleg van raildempers (3dB geluidsreductie).
- Start pilot gedifferentieerd rijden nabij Moerdijkbrug en Tilburg.
- Versnelling generieke maatregelen voor overwegen (zoals dichtligtjenden of aftellers) in Deurne, Helmond, Oisterwijk en Gilze Rijen.
- Verbeterde communicatie over geluid en trillingen, andere werkwijze klachtafhandeling en informatiebijeenkomsten.
- Afspraken over een aantal specifieke situaties op de Brabantroute waaronder de geluidsproblematiek bij Eindhoven Hofstraat, integrale aanpak Tilburg en de spoorzone Gilze Rijen.

Maatregelen Bentheimroute, Oost Nederland

In Oost-Nederland gaat het om de volgende maatregelen:

- Beperking geluidshinder door het versneld plaatsen van raildempers op meerdere plaatsen;
- Realisatie onderdoorgangen en het aanpakken van overwegen in het kader van NaNov. Het betreft: Onderdoorgang Nieuwe Westelijke Randweg Borne, Onderdoorgang Deventer Oostriklaan, Onderdoorgang Rijksweg-Noord Elst en Weteringsewal en Maatregelen voor 5 overwegen in Rheden;
- Extra geluidsmetingen door de provincies om effecten van omleidingen in het kader van derde spoor in kaart te brengen.
- Overwegen in Borne en Apeldoorn (de Laan van Asseveld) worden onderzocht en indien overeenstemming wordt bereikt over een kosteneffectieve oplossingsrichting meegenomen in derde tranche LVO.
- Oldenzaal wordt meegenomen in de pilot gedifferentieerd rijden.

De meer gedetailleerde uitwerking van het totale maatregelenpakket Robuuste Brabantroute en Bentheimroute vindt u in de bijlagen⁹. Het pakket zal ik definitief vaststellen in het BO MIRT.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.