

Vergaderjaar 2016–2017

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 64

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 27 oktober 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 3 oktober 2016 inzake het maatregelenpakket terugdringen overschrijdingen Basisnet spoor en aanbieding verslag Basisnet 2015 (Kamerstuk 30 373, nr. 63).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 oktober 2016. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Vraag 1

Wanneer zullen er naar verwachting geen risicoplafonds meer overschreden worden?

Antwoord 1

Met het maatregelenpakket en de grotere beschikbaarheid van de Betuweroute verwacht ik dat de overschrijdingen in 2017 in elk geval fors zijn afgenomen. Wanneer alle overschrijdingen daadwerkelijk zijn weggenomen kan ik op dit moment niet zeggen. De effecten van het maatregelenpakket worden via de kwartaalrapportages inzichtelijk gemaakt. Om zeker te stellen dat de problematiek volledig wordt opgelost bereid ik, zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 3 oktober, tevens een routeringsbesluit voor.

Vraag 2

Op welke wijze vindt nu overleg plaats met gemeenten waar als gevolg van deze maatregelen meer treinen met gevaarlijke stoffen doorheen rijden?

Antwoord 2

Aan de landelijke overlegtafels en in twee specifiek voor Basisnet georganiseerde bestuurlijke overleggen is met lokale overheden het gesprek gevoerd over het verleggen van routes voor gevaarlijke stoffen. Daar zijn de nieuwe routes en de gevolgen voor gemeenten nog niet expliciet aan bod gekomen, onder andere omdat de verplaatsingen recent hebben plaatsgevonden. Uitgangspunt voor de verplaatsingen is dat die routes worden gekozen waar (meer) risicoruimte is binnen Basisnet en/of waarbij de overschrijdingen op het totaal afnemen. Betrokken verladers hebben daarnaast lokale overheden geïnformeerd over de wijzigingen in de betreffende routes.

Vraag 3

Kunt u aangeven wat er moet wijken nu de besteding van € 110 miljoen voor spoorveiligheid in Noord-Brabant in de tijd naar voren is gehaald?

Antwoord 3

Het totaalbedrag voor de maatregelen rond de Brabantroute telt op tot circa € 60 mln. Met dit maatregelenpakket wordt het veiligheidsrisico voor goederenvervoer teruggebracht, wordt omgevingshinder verder beperkt en neemt de barrièrewerking van overwegen af. Dit bedrag wordt gedekt vanuit de budgetten van bestaande programma's en gaat niet ten koste van maatregelen elders.

Vraag 4

Waar begint en eindigt de Brabantroute?

Antwoord 4

In het geval van het genoemde maatregelenpakket begint de Brabantroute in Moerdijk en eindigt deze bij de Duitse grens nabij Venlo.

Vraag 5

Welk deel van de overschrijdingen wordt veroorzaakt door werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland?

Antwoord 5

ProRail heeft berekend dat vanwege de werkzaamheden circa 15% van het vervoer via de omleidingsroutes in plaats van over de Betuweroute heeft gereden.

Vraag 6

Klopt het dat de normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor uit de Wet basisnet niet haalbaar zijn zolang hierover geen heldere afspraken gemaakt zijn met Duitsland?

Antwoord 6

Nee. Voor het terugbrengen van het vervoer van gevaarlijke stoffen onder de risicoplafonds heb ik een maatregelenpakket voorgesteld waarvan het maken van afspraken met de Duitse netbeheerder één van de onderdelen is. Met de voorgenomen aanpak, inclusief de voorbereiding van het routeringsbesluit, verwacht ik alle overschrijdingen terug te kunnen dringen.

Vraag 7

Zijn die afspraken nu helder genoeg en «hard» genoeg (zijn de handtekeningen gezet)?

Vraag 8

Wanneer verwacht u resultaten van uw gesprekken met het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur en DB Netz om het grensoverschrijdend vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland meer in lijn te brengen met de Wet basisnet?

Antwoorden 7 en 8

Naar verwachting zal in november, samen met ProRail, ambtelijk overleg gevoerd worden met vertegenwoordigers van het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur en met DB Netz. De inzet is erop gericht om in onderlinge samenwerking het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel als mogelijk via de Betuweroute af te laten wikkelen. Omdat Duitsland niet voornemens is om regelgeving in te voeren die vergelijkbaar is met de Wet Basisnet, zullen de mogelijkheden voor een capaciteitsverdeling in Duitsland binnen de aldaar van kracht zijnde kaders worden verkend. Ik zal uw Kamer over de uitkomsten van het gesprek nader informeren.

Vraag 9

Kunt u verklaren wat de oorzaak is van de overige overschrijdingen?

Antwoord 9

In mijn brief van 11 juli jl. aan uw Kamer¹ heb ik de resultaten van de analyse door ProRail van de oorzaken van de overschrijdingen met uw Kamer gedeeld. Uit deze analyse blijkt dat ook de volgende oorzaken een rol spelen:

- de gedeeltelijke afsluiting van de Betuweroute;
- besluiten van vervoerders vanwege commerciële of operationele overwegingen;
- externe ontwikkelingen in de spoorvervoersmarkt, zoals veranderingen in de internationale gasmarkt en de lage waterstanden in 2015.

Vraag 10

Zal de beschikbaarheid van de Betuweroute naar verwachting na 2017 gelijk blijven of toenemen ten opzichte van de beschikbaarheid in 2017?

Antwoord 10

In 2017 zal de Betuweroute meer beschikbaar zijn dan in 2016, omdat DB Netz minder bouwwerkzaamheden kan uitvoeren dan oorspronkelijk was voorzien. Vooralsnog ga ik er van uit dat DB Netz na 2017 vast zal houden aan het oorspronkelijke principe dat de bouwwerkzaamheden een

¹ Kamerstuk 30 373, nr. 62.

buitendienststelling vergen van één week per maand. In dit perspectief zal de Betuweroute na 2017 waarschijnlijk minder beschikbaar zijn dan in 2017.

Vraag 11

Klopt het dat het aanbod van door Nederland te vervoeren gevaarlijke stoffen veel sterker is toegenomen dan bij het ontwerp van het basisnet in 2003–2007 kon worden voorzien? Zo ja, in welke mate? Kunt u dit toelichten met statistische gegevens?

Antwoord 11

Nee. Het Basisnet Spoor is vorm gegeven op basis van door ProRail in 2007 gemaakte prognoses voor het jaar 2020. In die prognoses werd een omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2020 verwacht van circa 137.000 ketelwagens. Het realisatiecijfer in 2014 was circa 46.000 hetgeen nog ver achterblijft ten opzichte van de prognose. In het «Rapport Basisnet Spoor, prognoses 2025»², dat in 2016 in opdracht van ProRail door Ecorys en Arcadis is opgesteld, worden verschillende prognoses uit het verleden met elkaar vergeleken. Verder bevat het rapport nieuwe prognoses in drie scenario's voor 2025 en volgende jaren. De onderzoekers concluderen dat de prognosecijfers voor 2015–2020 uit 2007 van zowel ProRail als de Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (BRG) ver boven de realisatiecijfers van 2014 liggen.

Vraag 12

In hoeverre zijn na 2007 genomen veiligheidsmaatregelen zoals crash-buffers en inbouw van het systeem van Automatische Treinbeïnvloeding-Verbeterde versie (ATB-Vv) verdisconteerd in de normstelling van de Wet basisnet?

Antwoord 12

De vaststelling van de risicoplafonds is gebaseerd op de toenmalige stand van de techniek en wetenschappelijke inzichten in kansen op en effecten van incidenten met gevaarlijke stoffen. De berekeningswijze is vastgelegd in een rekenprotocol dat door het RIVM wordt beheerd. Aanpassing vindt plaats op basis van nieuwe technieken en inzichten en in overleg met overheden en bedrijfsleven. Ten aanzien van de in de vraag genoemde veiligheidsmaatregelen geldt dat bij de vaststelling van de risicoplafonds destijds:

- rekening is gehouden met het effect van ATB-Vv op complexe situaties als emplacementen maar niet met de effecten van ATB-Vv op doorgaand spoor;
- geen rekening is gehouden met de veiligheidswinst van crashbuffers en hotbox-detectie vanwege onbekendheid. Recent heeft het RIVM deze veiligheidswinst gekwantificeerd op 8% voor elk afzonderlijk. Bij de toetsing van de omvang van het vervoer in 2015 aan de risicoplafonds, is met deze winst rekening gehouden;
- rekening is gehouden met de winst van het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen.³ De winst is ten goede gekomen aan de veiligheid voor omwonenden door de risicoplafonds navenant lager vast te stellen.

² Kamerstuk 30 373, nr. 63.

³ Door het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen wordt de kans op het optreden van een warme BLEVE zoveel mogelijk beperkt. Een warme BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) kan ontstaan als een externe brand een in de buurt aanwezige tank gevuld met brandbaar gas aanstraalt, waardoor de druk in de ketel oploopt en tegelijkertijd het materiaal van de tank verzwakt.

Vraag 13

Klopt het dat fasering in de uitrol van het European Rail Traffic Management System in Twente effecten heeft op de veiligheid? Zo ja, hoe, in welke mate?

Antwoord 13

Het huidige systeem is in zijn huidige vorm al zeer veilig. Het betreft hier het traject Deventer-Almelo-Hengelo-Oldenzaal-Duitse grens dat nu is voorzien van het treinbeïnvloedingssysteem Automatische TreinBeïnvloeding Eerste Generatie (ATB-EG). Bij vervanging van ATB-EG door ERTMS in de toekomst, zal de spoorveiligheid nog verder verbeteren, onder andere door een kleinere kans op stoptonend sein passages (STS-passages). In mijn brief over de uitrolstrategie ERTMS⁴ heb ik aangegeven dat dit traject in tegenstelling tot hetgeen was opgenomen in de Voorkeursbeslissing ERTMS⁵ niet voor 2030 van ERTMS wordt voorzien.

Vraag 14

Is een evaluatietermijn van vijf jaar voor herziening van de werking van de Wet basisnet niet een te lange periode nu blijkt dat de markt veel sneller verandert dan eerder was voorzien?

Antwoord 14

De Wet basisnet schrijft voor dat tenminste om de vijf jaar, voor het eerst binnen twee jaar na inwerkingtreding van de nieuwe wet, nieuwe vervoersprognoses worden gemaakt. De trend in de markt wordt voortdurend gemonitord. Mede op basis van deze monitoring zal ik een besluit nemen over het moment van evaluatie.

Vraag 15

Wordt er naast met AkzoNobel en met de enige Nederlandse gebruiker van zwaveltrioxide ook met andere bedrijven gesproken over het zoveel mogelijk beperken van het transport van gevaarlijke stoffen, bijvoorbeeld door productie op locatie? Zo ja, om hoeveel bedrijven gaat het en op welke termijn worden hiervan resultaten verwacht? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15

In het Rijksbrede programma Circulaire Economie wordt in brede zin gestreefd naar vermindering van het gebruik en transport van primaire grondstoffen.

In dit verband zijn in het verleden resultaten bereikt. Een voorbeeld hiervan is een afname van het vervoer van ammoniak per spoor door productie en verwerking op locatie in Limburg (bij DSM Agro, nu OCI) en door sluiting van de op- en overslag van ammoniak in IJmuiden.

Ik zie de mogelijkheden om soortgelijke initiatieven te bevorderen. Daarvoor bereid ik onderzoek voor om kansrijke opties voor soortgelijke initiatieven te identificeren en welke stimuleringsinstrumenten daarvoor kunnen worden ingezet. De eerste resultaten van dit onderzoek worden medio 2017 verwacht.

Vraag 16

Is bij het gebruik van alternatieve routes voorkomen dat op deze alternatieve routes de risicoplafonds overschreden worden? Zo nee, waarom niet en wat zijn de gevolgen hiervan per route?

⁴ Kamerstuk 33 652, nr. 45.

⁵ Kamerstuk 33 652, nr. 14.

Antwoord 16

Er is bij het gebruik van alternatieve routes zoveel mogelijk gekeken naar mogelijkheden om de totale overschrijdingen te beperken. Op dit moment worden twee stromen met vervoer van gevaarlijke stoffen over alternatieve routes afgewikkeld. De vervoersstroom vanuit Chemelot naar Duitsland/Tsjechië (via Den Bosch-Utrecht-Amersfoort-Apeldoorn-Deventer-Hengelo) is verplaatst naar het traject Den Bosch-Arnhem-Nijmegen-Zevenaar. Op het oorspronkelijke traject zijn de overschrijdingen hiermee voor een belangrijk deel verdwenen. Op het nieuwe traject ontstaan waarschijnlijk andere overschrijdingen, maar deze zijn naar verwachting geringer dan de oorspronkelijke en eindigen in de tweede week van december a.s. met de ingebruikname van de zuidoostboog van de Betuweroute bij Meteren. Daardoor rijdt deze stroom met gevaarlijke stoffen straks over de daarvoor ingerichte Betuweroute. De risicoplafonds van de spoorroute van Den Bosch naar Meteren worden nog ingericht voor het gebruik van de zuidoostboog van de Betuweroute. Dit is naar verwachting medio 2017 gereed.

De vervoersstroom die vanuit Chemelot via Maastricht naar Frankrijk het land verlaat past binnen de risicoplafonds. Deze stroom reed daarvoor via de Brabantroute naar Antwerpen.

Vraag 17

Hoeveel procent, al dan niet bij benadering, van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor kan naar verwachting worden overgeheveld naar vervoer over het water via binnenvaart?

Antwoord 17

Het onderzoek naar de mogelijkheden voor verleggen van het vervoer van gevaarlijke stoffen van het spoor naar de binnenvaart zal dit moeten uitwijzen. Eind van het jaar verwacht ik de eerste tussenresultaten van het onderzoek.

Vraag 18

Is het mogelijk om de binnenvaart concurrerender te laten zijn vanwege de milieuvoordelen?

Antwoord 18

Met het onderzoek naar de mogelijkheden voor verplaatsing van vervoer van het spoor naar de binnenvaart beoog ik de Basisnet-afspraken te kunnen borgen. Het actief sturen in de concurrentiepositie van de ene vervoerssector ten opzichte van de andere maakt daar geen onderdeel van uit.

Vraag 19

Kunt u aangeven waarom de binnenvaart geen rol speelt in het maatregelenpakket terugdringen overschrijdingen Basisnet spoor?

Antwoord 19

De binnenvaart speelt wel degelijk een rol in het maatregelenpakket. Aan het project Maatwerk Binnenvaart is gevraagd onderzoek te verrichten naar het verleggen van vervoersstromen van spoor naar water.

Vraag 20

Is met ProRail overleg gevoerd over de mogelijkheid het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor over te hevelen naar de binnenvaart? Zo ja, wat was daar de uitkomst van?

Antwoord 20

Nee. Prorail staat hiervoor niet aan de lat. Gesprekken hierover zijn gevoerd met vertegenwoordigers van de verladers en uit de binnenvaartsector.

Vraag 21

Op welke wijze is gevolg gegeven aan de wens van de Kamer (de motie van het lid Cegerek inzake onderzoek naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, 29 984, nr. 678) om de binnenvaart bij het vervoer van gevaarlijke stoffen te betrekken?

Vraag 22

Wat waren de resultaten van het gesprek tussen u en BLN-Schuttevaer ten aanzien van deze problematiek?

Vraag 23

Bent u bereid om wederom met de sector van de binnenvaart over het vervoer van gevaarlijke stoffen te overleggen en zo mogelijk de huidige plannen aan te passen? Zo nee, waarom niet?

Antwoorden 21, 22, 23

Er is overleg gevoerd met vertegenwoordigers van zowel verladers als de binnenvaartsector. Door verladers is actief meegedacht over mogelijkheden voor het verplaatsen van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Naar aanleiding van gesprekken met o.a. BLN Schuttevaer zal het project Maatwerk Binnenvaart onderzoeken waar en hoe via de binnenvaart meer gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd. Het onderzoek zal zich richten op het vinden van alternatieven via de binnenvaart voor de spoortrajecten waar momenteel overschrijdingen zijn.

Over de uitkomsten treed ik uiteraard in overleg met zowel de verladers als de binnenvaartsector.

Vraag 24

Bent u op de hoogte van het TNO-onderzoek dat is uitgevoerd rondom binnenvaart als alternatief voor de Betuwelijn vanwege ernstige (tijdelijke) capaciteitsbeperkingen door bouwwerkzaamheden in Duitsland?

Vraag 25

Klopt het dat uit dit onderzoek blijkt dat er op zich voor bijna 50% van de ladingstromen over de Betuwelijn alternatieve capaciteit in de binnenvaart gevonden kan worden?

Antwoorden 24 en 25

Ik ben bekend met de TNO-onderzoeken. Hieruit blijkt inderdaad dat voor maximaal 49% van het goederenvervoer een alternatief via de binnenvaart theoretisch mogelijk zou kunnen zijn. TNO geeft echter aan dat dit geen realistische waarde is omdat ook andere aspecten een rol spelen. Bovendien is het van belang om een onderscheid te maken tussen vervoer van gevaarlijke stoffen en overige lading. In het overleg met de binnenvaartsector is vastgesteld dat de TNO-onderzoeken een goede basis vormen voor het vervoltraject. Daarom zullen deze inzichten in het project Maatwerk Binnenvaart worden meegenomen.

Vraag 26

Is het wenselijk om voor het vervoer van andere stoffen dan LNG te stimuleren zoveel mogelijk gebruik te maken van de binnenvaart, zodat er meer ruimte komt en dus minder risico's op ongelukken, voor het vervoer van LNG en andere gevaarlijke stoffen?

Antwoord 26

Met vertegenwoordigers van de binnenvaart verken ik in hoeverre dit nodig is en welke mogelijkheden er hiervoor zijn. Het is aan de bedrijfstak zelf om keuzes te maken op welke wijze er wordt vervoerd. Al het vervoer, ongeacht de modaliteit, is veilig en moet voldoen aan strenge internationale veiligheidseisen.

Met de LNG bedrijfstak zijn afspraken gemaakt om juist zoveel mogelijk LNG te vervoeren via de binnenvaart.

In de binnenvaart is meer ruimte binnen de risicoplafonds dan bij de andere modaliteiten en dit biedt meer mogelijkheden voor groei.