

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

3874

Vragen van de leden **Gijs van Dijk** en **Kuiken** (beiden PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *gevaarlijke giftreinen in Brabant* (ingezonden 5 augustus 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 augustus 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Giftreinen, een gevaar voor Brabant? «Ministerie lijkt zich niks aan te trekken van de eigen afspraken»»¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat er het afgelopen jaar meer dan 20.000 gifwagens door Brabantse (binnen)steden reden?

Antwoord 2

Nee, het aantal van meer dan 20.000 heeft betrekking op het totaal aantal wagens geladen met gevaarlijke stoffen. Dit zijn naast giftige gassen en vloeistoffen ook niet giftige brandbare gassen en brandbare vloeistoffen. In 2019 reden er 3.467 ketelwagens geladen met giftige stoffen door Breda/Tilburg en 4.138 door Eindhoven.²

Vraag 3

Klopt het dat u heeft toegestaan dat er drie tot vijf keer meer dan afgesproken brandbare en gevaarlijke gassen per spoor door Brabant heen gaan?

Antwoord 3

Het Basisnetsysteem kent een toetsing achteraf om te bepalen of het vervoer van gevaarlijke stoffen over een bepaald traject binnen de voor dat traject geldende risicoplafonds is gebleven. Er is dus geen sprake van «toestaan» vooraf. Bij de toetsing achteraf wordt gekeken naar het risico dat alle stoffen

¹ Eindhovens Dagblad, 24 juli 2020 (<https://www.ed.nl/brabant/gifreinen-een-gevaar-voor-brabant-ministerie-lijkt-zich-niks-aan-te-trekken-van-de-eigen-afspraken-afc17062>)

² Kamerstuk 30 373, nr. 71

tezamen veroorzaken en niet naar individuele stoffen. Het aantal wagens is één van de variabelen die de uitkomst van de berekening bepalen. Andere variabelen, zoals de kenmerken van de infrastructuur, toegepaste veiligheidsmaatregelen en de samenstelling van de treinen, bepalen mede de hoogte van het risico.

Bij de vormgeving van het Basisnet is er van uitgegaan dat er 6.850 wagens met brandbare en giftige gassen door Tilburg/Breda en 5.950 door Eindhoven zullen rijden. De aantallen wagens met brandbare en giftige gassen die in 2019 door deze steden hebben gereden zijn 13.290 resp. 15.146. Dat is ca. drie keer zoveel als bij de vormgeving van het Basisnet werd aangenomen.³ Bij de berekening van de risico's in 2019 is mede vanwege deze hogere aantallen wagens geconstateerd dat deze risico's hoger zijn uitgevallen dan in Basisnet voor deze locaties is vastgelegd. Het overschrijden van deze risicoplafonds betekent alleen niet dat er sprake is van een onveilige situatie (zie antwoord op vraag 4, 6 en 7).

Vraag 4, 6, 7

Hoe kan het zo zijn dat er zo veel meer gifwagens door de Brabantse steden heen rijden dan is toegestaan?

Is het niet levensgevaarlijk om, zoals het voorbeeld van Tilburg, waar vorig jaar 11.137 wagons doorheen gingen laat zien, duizenden wagons met brandbare gassen door grote en dichtbevolkte steden te laten rijden?

Maakt u zich ook grote zorgen over het risico dat er kan ontstaan, doordat er zoveel gevaarlijke gifwagens door dichtbevolkte steden rijden?

Antwoord 4, 6, 7

Alle transporten van gevaarlijke stoffen per spoor vinden plaats onder strenge veiligheidsvoorschriften die zowel in EU-verband als in Pan-Europees geldende regelgeving zijn vastgelegd⁴. In Nederland kennen we daar boven op nog een wettelijke veiligheidsnorm. Deze norm houdt in, net als in allerlei andere domeinen (zoals chemische bedrijven, tankstations en buisleidingen): er mogen zich geen kwetsbare objecten, zoals woningen, bevinden binnen de plaatsgebonden risico (PR) 10–6 contour. Voor het spoor houdt dit in dat er geen woningen mogen staan op plaatsen waar het risico op overlijden als gevolg van een ongeval met een goederentrein met gevaarlijke stoffen, groter is dan één op de miljoen per jaar. Langs alle Basisnetroutes spoor in heel Nederland wordt hier aan voldaan.

Wel is er sprake van overschrijdingen van de risicoplafonds. Het overschrijden van deze risicoplafonds betekent alleen niet, zoals hierboven aangegeven, dat er sprake is van een onveilige situatie.

Met de invoering van Basisnet is per locatie bepaald tot waar de plaatsgebonden risico (PR) 10–6 contour ten opzichte van het spoor mag komen. Dit noemen we de risicoplafonds en deze zijn uitgedrukt in meters vanaf het midden van het spoor. Deze plafonds (afstanden) zijn het resultaat van een afweging van drie elementen: de aanwezige (lokale) veiligheidsmaatregelen, het vervoer over het spoor en de aanwezige en verwachte bebouwing. Om vervoerders te stimuleren het vervoer van gevaarlijke stoffen maximaal via de Betuweroute af te wikkelen, is op sommige andere trajecten, zoals de Brabantroute en de Bentheimroute, de PR 10–6 contour kunstmatig dicht op het spoor gelegd door het risicoplafond lager te leggen dan vanuit oogpunt van veiligheid nodig is (met ander woorden, het aantal meters ten opzichte van het midden van het spoor lager vast te stellen). Daardoor ontstaat bij extra vervoer snel een overschrijding van de risicoplafonds terwijl de veiligheidsnorm voor de dichtbijgelegen woningen niet wordt overschreden. Dit betekent dat op plaatsen waar sprake is van overschrijdingen van de risicoplafonds er geen woningen staan binnen de PR 10–6 contour (waar het risico op overlijden als gevolg van een ongeval met een goederentrein met gevaarlijke stoffen groter is dan 1 op een miljoen per jaar).⁵

Vanwege de overschrijdingen van de risicoplafonds, onder meer op het traject Eindhoven-Venlo, werk ik met alle betrokken partijen (vervoerders,

³ Kamerstuk 30 373, nr. 71

⁴ EU Kaderrichtlijn 2008/68/EG en RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses)

⁵ In het jaarverslag 2019 is een tekening opgenomen om dit nader toe te lichten, bijlage bij Kamerstuk 30 373, nr. 71

verladere, decentrale overheden en ProRail) aan het programma Robuust Basisnet. Doel van dit programma is om te komen tot een toekomstbesteding Basisnet dat het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen faciliteert en de leefbaarheid, in termen van gezondheid en veiligheid, langs het Basisnet bewaakt. In mijn brief aan uw Kamer d.d. 13 juli 2020 heb ik hierover de laatste stand van zaken gegeven⁶.

Vraag 5

En klopt het dat na realisering van de boog bij Meteren er een forse toename van goederen- en giftreinen langs het spoor van 's-Hertogenbosch richting Eindhoven en Helmond zal gaan komen?

Antwoord 5

De verwachting is dat goederentreinen die nu vanaf Kijfhoek via Breda en Tilburg naar Eindhoven/Helmond en vice versa rijden, na realisatie van de boog bij Meteren vanaf Kijfhoek over de Betuweroute naar Meteren en vervolgens via 's-Hertogenbosch naar Eindhoven/Helmond rijden. Dit betekent dus een afname van het aantal goederentreinen in onder meer Dordrecht, Breda en Tilburg en een toename van het aantal goederentreinen op de route Meteren-»s-Hertogenbosch-Boxtel. Voor Eindhoven en Helmond maakt dit geen verschil.

Vraag 8, 9

Wat is de reden dat er niet wordt gehandhaafd op het afgesproken aantal gifwagons over de Brabante route? Waarom heeft u tot op heden geen gebruik gemaakt van het routeringsbesluit?

Bent u bereid, vanwege alles risico's en zorgen bij bewoners uit Brabantse steden, om vooraf duidelijk te maken wanneer en bij welk plafond u gebruik gaat maken van uw bevoegdheid om vervoerders via andere routes te laten rijden, door middel van het routeringsbesluit?

Antwoord 8, 9

De risicoplafonds, zoals destijds vastgesteld, dienden als prikkel voor de goederenvervoerders om te kiezen voor bepaalde routes, bij voorkeur de Betuweroute. In de praktijk is echter gebleken dat deze risicoplafonds op sommige trajecten worden overschreden, onder meer vanwege de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van het derde spoor door DB Netz tussen Zevenaar/Emmerich en Oberhausen en de ontwikkelingen in de (energie-)markt⁷. Daarnaast biedt het huidige systeem alleen de mogelijkheid om achteraf te toetsen of de plafonds zijn overschreden. Het wettelijk systeem voorziet niet in de mogelijkheid om vooraf de beschikbare risicoruimte te verdelen over de verschillende vervoerders. Zoals hierboven geschetst werk ik daarom met alle betrokken partijen aan een Robuust Basisnet waardoor deze overschrijdingen niet langer plaatsvinden.

Het uiterste handhavingsinstrument dat ik zou kunnen inzetten om overschrijdingen op een traject aan te pakken is een routeringsbesluit, waarbij het vervoer van bepaalde stoffen over een bepaald traject gedurende een bepaalde periode wordt verboden. Echter, een routeringsbesluit op één traject zou vanwege beperkte alternatieven voor het vervoer leiden tot aanvullende overschrijdingen op andere trajecten (het zogeheten «waterbed-effect»). Ik wil het in de toekomst nemen van een routeringsbesluit niet uitsluiten, maar ik wil dit alleen effectief inzetten en zie dit als een ultimatum remedium. Zolang de werkzaamheden aan de bouw van het derde spoor plaatsvinden, kan een routeringsbesluit niet effectief zijn aangezien de Brabante route en in mindere mate de Bentheimroute de enige alternatieve routes zijn voor de Betuweroute.

Vraag 10, 11

Erkent u dat het voor Brabanders elke keer weer schrikken is om achteraf overvallen te worden met overschrijdingen van het aantal giftige wagons dat door Brabantse steden heen rijdt?

⁶ Kamerstuk 30 373, nr. 71

⁷ Kamerstuk 30 373, nr. 66

Bent u daarom bereid om een Brabantse Spoormonitor te creëren die, openbaar toegankelijk, op dagelijkse basis informatie verschaft over het volume van het vervoer per spoor, het aantal wagons in relatie tot de risicoplafonds, overlastmeldingen etc.?

Antwoord 10, 11

Ik neem de zorgen van de Brabanders, net als van alle Nederlanders, uiteraard zeer serieus. Ik wil evenwel benadrukken dat er geen sprake is van een onveilige situatie op de Brabantroute (zie antwoord op vraag 6 en 7). De aanpak om tot een robuust Basisnet te komen kenmerkt zich door een nauwe samenwerking met alle betrokken partijen, waaronder ook de gemeentes langs de Brabantroute en de provincie Noord-Brabant. Eind vorige jaar heeft een aantal regiosessies plaatsgevonden, waaronder een voor West-Brabant en de regio Eindhoven. Op basis van de uitkomsten van deze regiosessies wordt nu door middel van verschillende werkgroepen gewerkt aan toekomst-vaste oplossingen.

Een goede informatievoorziening is voor alle betrokken partijen van belang. Naast het jaarverslag Basisnet is via de website van InfoMil op kwartaalbasis informatie beschikbaar over de vervoersaantallen over de Bentheimroute en de Brabantroute⁸. Daarnaast zijn in het kader van de omleidingen van de Betuweroute cijfers per kwartaal te vinden op <http://prestaties.prorail.nl/derdespoor>. Hierbij worden bijvoorbeeld ook inzichten gegeven in de naleving van de geluidproductieplafonds. Daarmee is er de facto sprake van een (Brabantse) spoormonitor, zij het dat deze informatie niet op dagelijkse basis beschikbaar is. Het op dagelijkse basis leveren van informatie over het aantal wagons in relatie tot de risicoplafonds is praktisch onuitvoerbaar, omdat de risicoplafonds zijn uitgedrukt in risico's per jaar en daarom alleen achteraf en op basis van totaalcijfers (de totale stroom van gevaarlijke stoffen over het spoor in de afgelopen vier kwartalen) getoetst kan worden of de risico's van het vervoer binnen de risicoplafonds zijn gebleven.

Vraag 12, 13

Hoe kan het zo zijn dat u bereid bent om meer giftreinen, in plaats van minder, toe te staan door dichtbevolkte Brabantse steden?

Erkent u dat met elke extra gifwagon die door Brabant rijdt het risico op ongelukken toeneemt? Kunt u nog steeds volhouden – zie het recente ongeluk met een goederentrein in Arizona (VS) – dat de veiligheid nergens in het geding komt?

Antwoord 12, 13

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 6 en 7 is voor mij de wettelijke veiligheidsnorm het uitgangspunt. Deze wordt momenteel in heel Nederland langs de Basisnetroutes spoor gehaald. Dit neemt niet weg dat de huidige situatie met overschrijdingen van risicoplafonds onwenselijk is. Daarom werk ik met alle betrokken partijen aan verschillende maatregelen om te komen tot een robuust Basisnet.

Vraag 14

Bent u het ermee eens dat voltooiing van de Betuwelijn een oplossing kan zijn voor het verminderen van het aantal giftreinen door dichtbevolkte steden? Kunt u aangeven wanneer de Betuwelijn is afgerond? Op welke manier gaat u de voltooiing van de Betuwelijn bespoedigen?

Antwoord 14

Ja, indien de aanleg van het derde spoor tussen Zevenaar/Emmerich en Oberhausen gereed is, biedt dit ruimte voor meer goederenvervoer, inclusief het vervoer van gevaarlijke stoffen, over de Betuweroute. Er is op dit moment geen exacte datum afgegeven door Duitsland wanneer het derde spoor voltooid is⁹. In de gesprekken met mijn Duitse counterpart breng ik dit structureel onder de aandacht. Via de spoorgoederenbrief in het najaar zal ik uw Kamer hier weer over informeren.

⁸ Meeste recente jaarverslag: Kamerstuk 30 373, nr. 71 en website Infomil: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet-0/spoor/>

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 889

Overigens geldt wel dat, ook bij volledige beschikbaarheid van de Betuweroute, onder meer vanwege herkomst en bestemming niet al het vervoer over de Betuweroute kan plaatsvinden. Het gaat dan om vervoersstromen die via Oldenzaal en Venlo de grens over zullen gaan naar Duitsland en verder en via Brabant van en naar het chemisch cluster Chemelot in Geleen. In het kader van Robuust Basisnet kijk ik daarom ook naar modal shift oplossingen (buisleidingen en binnenvaart) om het aantal wagens met gevaarlijke stoffen door binnensteden te verminderen. Dit zijn echter wel vaak langdurige trajecten.

Vraag 15

Bent u bereid inzage te geven in de consequenties van bijvoorbeeld minder giftreinen door de ingebruikname van de Betuwelijn voor het gebruik van de Brabantroute en de Meterenboog inclusief de voorziene consequenties op het vlak van overlast en veiligheidsrisico's?

Antwoord 15

In het kader van het programma Robuust Basisnet worden risicoberekeningen gemaakt op basis van nieuwe vervoersprognoses en een actuele ruimtelijk ordening (RO)-inventarisatie. Hierbij wordt gewerkt met verschillende routescenario's door Nederland. Hiermee wordt inzichtelijk wat het gebruik van verschillende routes is voor de risico's. Ik verwacht uw Kamer over de uitkomsten van deze berekeningen in het najaar te kunnen informeren. Voor geluid van spoorwegen zijn wettelijke geluidproductieplafonds vastgesteld. Wijzigingen van vervoersstromen over tracés moeten passen binnen deze geluidproductieplafonds. Voor spoortrillingen bestaan op dit moment geen wettelijk beoordelingskader om de hinder te objectiveren, maar ik ben aan de slag met een beleidskader voor spoortrillingen¹⁰. Ik verwacht uw Kamer in het najaar te informeren over de voortgang.

¹⁰ Kamerstukken 29 984, nr. 765 en nr. 895