

Vergaderjaar 2015–2016

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 61

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2016

Op 26 mei jl.¹ heb ik uw Kamer geïnformeerd over enkele ontwikkelingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Uw Kamer heeft vervolgens een aantal schriftelijke vragen gesteld die ik met deze brief beantwoord. Een aantal vragen heeft betrekking op de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de Wet basisnet. Daarom treft u in deze brief een nadere toelichting aan. In de beantwoording van enkele vragen verwijs ik hiernaar.

De berichtgeving over de overschrijdingen van de risicoplafonds van Basisnet op de omleidingsroutes in verband met de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland heeft tot bezorgdheid geleid bij lokale overheden en omwonenden. Dit was voor mij aanleiding om op 6 juni jl. in Eindhoven overleg te hebben met bestuurders van provincies en gemeenten langs de omleidingsroutes en met vertegenwoordigers van de spoorsector. In het gesprek zijn zorgen gedeeld over de in de eerdergenoemde brief geschetste ontwikkelingen.

Daarnaast bestaat er onduidelijkheid over de werking van Basisnet. Deze wet heeft tot doel een balans te vinden tussen risico's voor omwonenden en het economisch belang van het goederenvervoer. Door de overschrijdingen is deze balans op specifieke trajecten (tijdelijk) verstoord. In het overleg is onderschreven dat actie geboden is. Tegelijkertijd is er op dit moment geen sprake van onverantwoorde risico's. Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is immers één van de veiligste manieren van transport. Elk individueel transport van gevaarlijke stoffen moet voldoen aan de strenge internationale veiligheidsregels voor de uitvoering daarvan (RID²). Daar waar het spoorvervoer van zeer gevaarlijke stoffen betreft (zoals chloor en explosieven) zijn er aanvullende specifieke

¹ Kamerstuk 30 373, nr. 60

² RID: Règlement concernant le transport Intrnational ferroviaire des marchandises Dangereuses

veiligheidsregimes, die volgen uit de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, van toepassing. De ILT ziet daarop toe en treedt handhavend op waar nodig. Deze regels zijn er omdat de gevolgen van een incident met een trein met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn. Om deze risico's nog beter in de hand te houden en een extra veiligheidscheck in te bouwen is daar bovenop de Wet Basisnet ontwikkeld. Hiermee is Nederland uniek in Europa. Andere Europese landen kennen geen beperkingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals die in Basisnet worden opgelegd. Tot de invoering van de Wet Basisnet op 1 april 2015 golden in Nederland, afgezien van de bepalingen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, evenmin beperkingen. Uit de eerste resultaten blijkt helaas dat er sprake is van overschrijdingen op de omleidingsroutes. Basisnet werkt zo dat dit alleen achteraf is vast te stellen. Nu de eerste resultaten bekend zijn is het dus noodzakelijk om in overleg met de sector te bezien hoe er kan worden bijgestuurd om het vervoer binnen de risicoplafonds te brengen. Voordat concrete maatregelen kunnen worden genomen is het van belang om precies uit te zoeken wat de oorzaken zijn van de overschrijdingen van de risicoplafonds. De overschrijdingen kunnen bijvoorbeeld te maken hebben met de beperkte beschikbaarheid van de Betuweroute in verband met de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland of het gevolg zijn van logistieke besluiten door de vervoerders. Daarnaast zijn nog andere oorzaken denkbaar. De analyse van de oorzaken wordt naar verwachting begin juli afgerond. De uitkomsten bespreek ik met de spoorsector, waarbij ik inventariseer welke mogelijke oplossingsrichtingen er zijn om de overschrijdingen weg te nemen. Over de uitkomsten zal ik uw Kamer en de bestuurders van provincies en gemeenten langs de omleidingsroutes, informeren. Het belang van zorgvuldige informatievoorziening en transparantie over de aanpak van dit probleem is in het overleg in Eindhoven benadrukt en wordt door mij onderschreven.

Uitvoering van de Wet basisnet op het spoor

Het doel van de Wet basisnet is om een balans te creëren en te handhaven tussen de belangen van omwonenden (veiligheid), bedrijfsleven (ruimte om te kunnen vervoeren) en gemeenten (ontwikkeling van de ruimte nabij het spoor rekening houdend met het vervoer van gevaarlijke stoffen). Deze balans is ontwikkeld in samenspraak met vele partijen op en langs het spoor.

De risicoplafonds in Basisnet stellen ruimtelijke contouren voor die gemeenten in hun ruimtelijke planning als uitgangspunt nemen. Basisnet stelt daarnaast grenzen aan de externe veiligheidsrisico's (risicoplafonds) van het vervoer van gevaarlijke stoffen en dus niet aan de aantallen ketelwagens. De risicoplafonds stellen waarden voor ten aanzien van het risico dat het verkeer gedurende een jaar ten hoogste met zich mee mag brengen. De aantallen ketelwagens vormen dus slechts een deel van de input om de risicoplafonds vast te stellen. Deze plafonds zijn uitgedrukt in de maximale afstanden (in meters) vanaf het midden van de spoorbundel. Voorbij die afstanden mogen de risico's niet groter zijn dan de voor het betreffende risicoplafond geldende risicowaarde.

De risicoplafonds zijn gebaseerd op een veronderstelde hoeveelheid verkeer samenhangend met het vervoer van gevaarlijke stoffen in een veronderstelde samenstelling gedurende een heel jaar en rekening houdend met de kenmerken van het spoor ter plaatse. In de risicoplafonds is meegenomen dat een deel van de vervoersstromen voortaan op de Betuweroute zou plaatsvinden om zo de routes door dichtbevolkte gebieden zoals de Brabantroute te ontzien.

De risicoplafonds zijn het resultaat van een afweging die in overleg met alle betrokken partijen (gemeenten, provincies, chemische industrie, vervoerders, infrabeheerders) is gemaakt³.

De risicocontour samenhangend met het werkelijke vervoer wordt berekend aan de hand van het daadwerkelijk gerealiseerde vervoer en de (gewijzigde) staat van de infrastructuur. Dat vergt complexe berekeningen die worden uitgevoerd in opdracht van mijn ministerie. ProRail levert de informatie die nodig is om deze berekeningen te kunnen uitvoeren: de aantallen wagens met gevaarlijke stoffen en de staat van de infrastructuur.

Sluit Basisnet het vervoer van bepaalde stoffen uit?

In het kader van Basisnet geldt geen verbod op het vervoer van bepaalde stoffen. Basisnet begrenst de risico's van het vervoer voor de omgeving door het stellen van risicoplafonds, maar daarbinnen mogen in principe alle stofcategorieën vervoerd worden. Binnen de plafonds kan gevarieerd worden met de omvang en samenstelling van het vervoer, zolang de veiligheidsrisico's bezien over een heel jaar maar binnen die plafonds blijven.

De in de Regeling Basisnet genoemde geprognosticeerde aantallen ketelwagons vormden input voor het bepalen van de risicoplafonds. Deze plafonds zijn vervolgens naast de geprognosticeerde aantallen ketelwagons ook gebaseerd op de kenmerken van de spoorinfrastructuur en de bevolkingsdichtheid. De oorspronkelijke aantallen in Basisnet zijn gebaseerd op de prognoses (uit 2007) voor 2020 en op de beoogde verlegging van routes. In Basisnet tellen uiteindelijk de risicoplafonds, niet de aantallen wagens die hebben gereden.

In het systeem van de Wet basisnet is voorzien dat bij overschrijding van Basisnet-plafonds, welke na afloop van een periode van een jaar berekend kan worden, overleg plaatsvindt met het bedrijfsleven om te bezien hoe de overschrijding in het vervolg voorkomen kunnen worden. Als na een volgend jaar opnieuw blijkt dat overschrijdingen nog steeds aan de orde zijn en het bedrijfsleven onvoldoende in staat is om dit te verhelpen, heb ik de keuze om deze (tijdelijke) situatie te gedogen of een routeringsbesluit te nemen. In het laatste geval kan een bepaald traject gesloten worden voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen.

Kan vooraf bezien worden of een bepaalde trein binnen een plafond past?

In het systeem van de Wet basisnet is er geen mogelijkheid om een specifiek voorgenomen transport van gevaarlijke stoffen vooraf te toetsen aan een risicoplafond van het Basisnet. Dit hangt samen met het feit dat in dit systeem gekeken wordt naar de omvang van het berekende externe veiligheidsrisico gedurende een geheel jaar. Daarbij worden meerdere parameters meegenomen dan uitsluitend het vervoer van een bepaalde stof. Belangrijkste daarvan zijn veranderingen in de staat van de infrastructuur en de toepassing van veiligheidsverhogende maatregelen aan de wagons (zoals bijvoorbeeld de toepassing van crash buffers). De bijdrage van een individuele trein aan het risico op jaarbasis zegt dan onvoldoende.

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

³ Kamerstuk 30 373, nr. 40