

Vergaderjaar 2016–2017

**30 373**

## **Vervoer gevaarlijke stoffen**

**Nr. 66**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 juni 2017

Hierbij bied ik uw Kamer het verslag Basisnet aan, waarin de resultaten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor het hele Basisnet (spoor, weg en water) over 2016, worden gepresenteerd<sup>1</sup>. Voor weg en water zijn er geen bijzonderheden.

Het spoor kent overschrijdingen van de risicoplafonds – conform de eerder aan uw Kamer uitgesproken verwachting –, waarbij de problematiek zich concentreert op de Brabantroute, de Bentheimroute en de trajecten die daarnaar toe leiden. Wel constateer ik een dalende trend op de genoemde routes in het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2016 en het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2017. Het maatregelenpakket (met de verlegde vervoersstromen) van 3 oktober 2016 heeft dus effect. Ook heeft de betere beschikbaarheid van de Betuweroute in 2017 (ongeveer 2/3 meer dan in 2016) hierin geholpen. Tevens laten de rapporten zien dat, ook met de huidige vervoerspatronen, de veiligheid overal is gewaarborgd. Hoewel dus sprake is van een omslag zullen de overschrijdingen, zonder verdere en meer ingrijpende maatregelen, blijven aanhouden. Dat is ook één van de belangrijkste conclusies van het «robuustheidsonderzoek»<sup>2</sup> dat ik uw Kamer hierbij aanbied. Daarom heb ik onder andere besloten een volgende stap te zetten richting een definitief routeringsbesluit. Echter voor een toekomstvast Basisnet, waar omwonenden, decentrale overheden en de sector terecht om vragen, is meer nodig. In deze brief presenteer ik uw Kamer mijn aanpak.

Aan het slot van deze brief ga ik in op de wijze waarop ProRail en de sector opvolging geven aan mijn dringende verzoek om over te gaan tot

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>2</sup> Uitgevoerd door Antea en Berenschot.

registratie van gevaarlijke stoffen<sup>3</sup> op emplacementen via een geautomatiseerd systeem. Alleen via deze systeemsprong is te garanderen dat hulpdiensten altijd kunnen vertrouwen op betrouwbare informatie over inhoud van wagens op emplacementen. Deze zomer nog worden twee veelbelovende pilots gestart op de Botlek en Waalhaven-Zuid. Dit gaat om het daadwerkelijk buiten testen van twee systemen tijdens de reguliere operatie op het spoor. Het gaat om proeven met bewezen technologie die snel implementeerbaar is. Een registratiesysteem dat volledig betrouwbaar is en altijd actueel, komt nu snel dichterbij. Een belangrijke stap voorwaarts.

### **Conclusies na twee jaar Basisnet**

Uit het robuustheidsonderzoek blijkt dat er brede steun is voor het Basisnet alsook het doel dat het beoogd te bereiken: een balans tussen veiligheid, transport en ruimtelijke plannen. Niettemin constateren de onderzoekers dat het Basisnet spoor een valse start heeft gemaakt. Bij de totstandkoming van Basisnet is beperkt aandacht besteed aan het «vertalen van de tekentafel naar de praktijk». Zo is er bijvoorbeeld te rigide ingezet op maximale afwikkeling van vervoersstromen via de Betuweroute, door de risicoplafonds op bepaalde trajecten extra laag te zetten. Dat is een beleidsmatige ingreep geweest die niet noodzakelijkerwijs volgt uit de lokale veiligheidssituatie en ruimtelijke ontwikkelingsagenda. De actualiteit heeft aangetoond dat het Basisnet hierdoor onvoldoende om kan gaan met externe factoren zoals de werkzaamheden aan het derde spoor, ontwikkelingen op zowel de energiemarkt als de markt voor het goederenvervoer. Het systeem zat bij aanvang als het ware in een «te krap jasje».

Bovendien zijn er onvoldoende sturingsinstrumenten gecreëerd voor alle partijen die zich aan Basisnet hebben gecommitteerd – vervoerders, verladers, ProRail en IenM – om de afspraken ook waar te maken. Het robuustheidsonderzoek geeft mogelijkheden om binnen het huidige systeem slimmer te sturen en te komen tot een toekomstbestendig Basisnet. Dit kost wel tijd. Daarom is het van groot belang dat zowel het onderzoek als de nalevingsrapportage over 2016 laten zien dat, ondanks de overschrijdingen van de risicoplafonds, de veiligheid overal is gewaarborgd. Er is nergens sprake van een onverantwoorde situatie.

#### *Aanpak om te komen tot een Basisnet dat wel levert*

Het is en blijft mijn ambitie om, gezamenlijk met de sector en decentrale overheden, het Basisnet door te ontwikkelen naar een toekomstvast systeem, waarbij het vervoer op structurele basis afgewikkeld kan worden binnen de risicoplafonds. Kortom een *Basisnet dat wel levert* conform de verwachtingen.

Het onderzoek naar de robuustheid van Basisnet biedt hiervoor enkele goede aanknopingspunten. Het gaat hierbij om het inbouwen van een aantal «extra knoppen» om meer proactief te kunnen sturen, het deels opnieuw inrichten van het systeem en voortgaan op de ingeslagen weg met de maatregelenpakketten:

- Meer sturing vooraf

Ik geef ProRail de opdracht om z.s.m. een loket in te richten waar vervoerders en verladers zich kunnen melden om af te stemmen over de wijze waarop vervoersstromen binnen het Basisnet afgewikkeld kunnen worden. Het loket werkt twee kanten op. Dat betekent dat

<sup>3</sup> Hiervoor wordt het Wagenlading Informatie Systeem (WLIS) benut, Basisnet maakt gebruik van een ander systeem, namelijk het online vervoer gevaarlijke stoffen (OVGS) dat wel accuraat is zo blijkt uit mijn brief van 15 februari 2017 (Kamerstuk 30 373, nr. 65).

ProRail ook zelf vervoerders proactief zal benaderen<sup>4</sup> om het transport zoveel mogelijk via de Betuweroute af te wikkelen. Daarnaast kan worden geadviseerd over de trendmatige ontwikkeling van het vervoer, waarbij ik de aanbeveling overneem om tweejaarlijks de prognoses van het vervoer van gevaarlijke stoffen te herhalen i.p.v. om de huidige vijf jaar.

- Routeringsbesluit

Waar het loket uitgaat van overleg en informele sturing is het nemen van een routeringsbesluit een dwingend instrument. Ik heb dit in mijn brief van 3 oktober 2016 aangekondigde routeringsbesluit de afgelopen maanden samen met ILT en ProRail uitgewerkt. Het besluit is zo vormgegeven dat de Bentheimroute en Brabantroute worden ontlast door het vervoer richting Betuweroute te sturen op het moment dat deze beschikbaar is. Het routeringsbesluit grijpt dus rechtstreeks in op de operatie en heeft daardoor potentieel grote gevolgen. Ook kent het een complexe uitvoering en handhaving.

Door het komend half jaar vol in te zetten op het bovengenoemd loket, worden de uitgangspunten van het routeringsbesluit al op vrijwillige basis toegepast en wordt ervaring opgedaan met de praktische uitvoering. Ook zet ik – in afwijking van de aanbeveling uit het robuustheidsonderzoek – de volgende formele stap, namelijk de consultatie van het besluit. Dat doe ik enerzijds om eind dit jaar snel te kunnen handelen, mocht de in deze brief gepresenteerde aanpak onvoldoende resultaat opleveren en een routeringsbesluit dus toch nodig zijn. Anderzijds wil ik zowel de sector als decentrale overheden in de gelegenheid stellen om hun inbreng te leveren over de inhoud, gevolgen en proportionaliteit van het routeringsbesluit. Deze aanpak stelt mij in staat vervolgens een weloverwogen besluit te nemen.

- Van sturingsplafonds naar echte risicoplafonds

Bij het ontwerp van het Basisnet is volop ingezet op het gebruik van de Betuweroute door de plafonds op andere routes (de huidige omleidingsroutes met name bv. Eindhoven-Venlo) heel laag te zetten. Dit is een beleidsmatige ingreep geweest, die niet noodzakelijkerwijs volgt uit de lokale veiligheidssituatie en ruimtelijke ontwikkelingsagenda. Feitelijk werden er sturingsplafonds gecreëerd in plaats van risicoplafonds. De onderzoekers bevelen aan om deze plafonds, via een zorgvuldig traject, te herijken. Alleen dan is een toekomstvast Basisnet spoor mogelijk. Ik heb besloten deze aanbeveling over te nemen en betrek de decentrale overheden intensief bij de uitwerking. Ik hanteer daarbij de volgende uitgangspunten:

- de plaatsgebonden risicocontour (PR 10<sup>-6</sup>) mag nergens de bebouwing raken, zoals dat bij de huidige vervoersvolumes ook het geval is;
- in overleg met decentrale overheden dient te worden gezien in hoeverre nog niet gerealiseerde ruimtelijke ontwikkelingsplannen (tijdelijk, bv voor de duur van de werkzaamheden aan het derde spoor) ruimte kunnen bieden voor extra vervoer. Daarbij zullen ook de gevolgen voor het groepsrisico (PR 10<sup>-7</sup> en PR 10<sup>-8</sup>) in kaart worden gebracht;
- de sturende werking van de plafonds richting de Betuweroute dient op een toekomstbestendige wijze behouden te blijven;
- de aanpak zoals geschetst in paragraaf 4.2.2 van het robuustheidsonderzoek vormt het startpunt voor dit traject, waarbij de exacte trajecten en beoogde volumes, onder mijn regie via de expertgroep en stuurgroep Basisnet tot stand komen.

- Prikkels inbouwen voor optimale benutting Betuweroute

Het robuustheidsonderzoek concludeert terecht dat het heeft ontbroken aan extra sturingsinstrumenten om te stimuleren dat vervoerders

<sup>4</sup> Binnen de kaders van het besluit capaciteitsverdeling.

de Betuweroute optimaal benutten. Daarom heb ik besloten om in het onlangs aan uw Kamer aangeboden ontwerpbesluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur een prestatieregeling op te nemen voor het optimaal benutten van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

- Kansen benutten voor het verleggen van vervoersstromen  
Zoals uit het verslag blijkt is per 1 april jl. de zogeheten «Tsjechiëtrein» definitief omgeleid en gaat deze nu via de Maaslijn bij Venlo de grens over. Het effect hiervan zal in de tweede kwartaalrapportage 2017 zichtbaar worden. Dit zal een deel van de Brabantroute verder ontlasten. Het overleg met verladers over mogelijkheden om meer stromen te verleggen wordt ook de komende periode voortgezet.  
*Verplaatsing van spoor naar binnenvaart*  
In het verslag wordt tevens gerapporteerd over het, in mijn opdracht uitgevoerde, intensieve traject tussen logistiek managers van verladers en vertegenwoordigers van de binnenvaartsector om te bezien of vervoersstromen van spoor naar binnenvaart kunnen worden verplaatst. Hiervoor zijn circa 40 vervoersstromen van 28 bedrijven in kaart gebracht. Vervoersstromen van bedrijven in Rotterdam, Dordrecht en Sittard-Geleen (Chemelot) bleken kansrijk, waarbij alleen de laatste stroom relevant is in het kader van de problematiek met Basisnet. Verplaatsing naar de binnenvaart vergt daar echter investeringen in opslag- en overslagfaciliteiten en/of in het traject tussen haven en bedrijf en is daardoor geen oplossing op korte termijn. Op (middel)lange termijn mogelijk wel. Daarom wordt deze optie meegenomen in een studie naar de invulling toekomstige vervoersbehoefte van Chemelot. Ik vind het van groot belang dat er, na constructieve samenwerking tussen binnenvaart- en spoorsector, duidelijkheid bestaat over de mogelijkheden voor verplaatsing van stromen met gevaarlijke stoffen van spoor naar water.
- Extra veiligheidsmaatregelen  
Zoals eerder aan uw Kamer gemeld vindt in 2017 de uitrol plaats van ATB-vv op de Brabantroute (91 seinen). Na realisatie levert dit een risicoreductie op en daarmee extra ruimte voor vervoer. Daarnaast heb ik besloten om ProRail opdracht te geven om 25 seinen op trajecten met een risico op een zgn. «flankaanrijding» met een trein met gevaarlijke stoffen, eveneens van ATB-vv te voorzien.

### **Snelle, transparante en betrouwbare informatievoorziening**

Naast het wegnemen van de problematiek van de overschrijdingen en het uitbreiden van de nu nog beperkte sturingsmogelijkheden, behoeft de informatievoorziening vanuit Basisnet een behoorlijke verbetering. De aanbevelingen t.a.v. het versnellen van de informatievoorziening neem ik ter hand<sup>5</sup>. De onderzoekers constateren dat er de afgelopen periode betekenisvolle stappen zijn gezet in het verbeteren van de onderlinge afstemming, maar er is meer nodig. Ik benut hiervoor de overlegstructuur met de stuurgroep Basisnet en het bestuurlijke platform voor veiligheid langs het spoor, onder voorzitterschap van burgemeester Van Belzen. Op 15 juni jl. heb ik deze aanpak daar ook gepresenteerd. Ik verwacht tot slot dat het loket van ProRail een belangrijke rol zal vervullen in het verbeteren van de informatiepositie van de sector en decentrale overheden.

#### *Automatische registratie gevaarlijke stoffen op emplacementen*

Ik onderschrijf het belang om voor tijdige informatievoorziening zoveel mogelijk gebruik te maken van nieuwe technieken. Ik kan u dan ook

<sup>5</sup> De kwartaalrapportages voor de omleidingsroutes zijn inmiddels binnen maximaal 3 maanden beschikbaar en worden vervolgens standaard via de website van infomil gedeeld.

melden dat, in navolging van mijn brief van 15 februari jl.<sup>6</sup> ProRail heeft besloten deze zomer twee pilots te starten naar volledige automatisering van het registratiesysteem van het vervoer van gevaarlijke stoffen op emplacementen. Hiermee is het systeem niet meer afhankelijk van menselijk handelen, waardoor de stap kan worden gezet naar actuele en volledig betrouwbare informatie over wat waar staat op emplacementen. Deze systeemsprong wordt mede op nadrukkelijk verzoek van Brandweer Nederland doorgevoerd. Eén pilot registreert de inhoud van de wagons vanuit de infrastructuur via sensoren in de baan en camera's bij de ingang van het emplacement (medewerking van vervoerders is dan niet nodig), de andere pilot maakt gebruik van trackers op wagons. Deze technieken worden aangevuld met informatie uit reeds bestaande systemen. Alle informatie wordt aan de Materieel Trein Positie Service (MTPS) toegevoegd, waarmee een koppeling ontstaat op het bestaande netwerk. Dit vergroot de betrouwbaarheid van de informatie aanzienlijk. Zoals destijds gemeld acht ik deze systeemsprong een cruciale stap om de registratie van wagons met gevaarlijke stoffen op emplacementen definitief op orde te brengen. Ik verwacht eind dit jaar samen met ProRail en vervoerders op basis van de eerste ervaringen met de pilots conclusies te kunnen trekken t.a.v. de timing van de landelijke uitrol van geautomatiseerde registratie van wagons op emplacementen. Ik zal uw Kamer daarover informeren.

### **Tot slot**

Ik vertrouw erop dat het met de in deze brief geschetste aanpak mogelijk is om het Basisnet spoor wel te laten leveren conform de verwachtingen. Dat is waar alle betrokkenen recht op hebben en daarom ga ik voortvarend aan de slag met de uitvoering van deze agenda.

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

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 65.