

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

1533

Vragen van de leden **Amhaouch** (CDA) en **Schonis** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat de risicoplafonds voor vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor wordt verruimd* (ingezonden 1 februari 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 februari 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat Bathmen in verzet gaat tegen giftreinen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 4

Klopt het bericht dat het kabinet de mogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor wil verruimen door de risiconormen te verruimen?

Hoe passen de beoogde verruiming van risiconormen bij de thans geldende wettelijke normen? Wordt thans voldaan aan die normen? Zo nee, waarom wordt daar niet tegen opgetreden?

Antwoorden 2, 4

Voor het antwoord op deze vragen verwijs ik naar mijn brief «Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak» die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 3

Deelt u de visie dat risiconormen objectief en deskundig moeten worden vastgesteld? Zo ja, welk objectief model en/of berekening wordt gebruikt om te komen tot de juiste veiligheidsnormen / plafonds?

¹ <https://www.destentor.nl/deventer/zeker-weten-dat-bathmen-in-verzet-gaat-tegen-giftreinen-a750b93a/>

Antwoord 3

Ja. De risico's (die de basis vormen van het vaststellen van de risicoplafonds) van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden objectief en deskundig vastgesteld. Door een extern bureau worden jaarlijks de risico's van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen berekend. Die berekeningen worden uitgevoerd op basis van de door het RIVM vastgestelde en beheerde rekenmethodiek, waarvan het verplicht te gebruiken rekenprogramma RBM II onderdeel van uit maakt.

Vraag 5

Wat zijn de prognoses voor de komende vijf jaar over de verschillende «Basisnet-sporen» met betrekking tot vervoer van chemische/giftige stoffen?

Antwoord 5

In de brief aan de Tweede Kamer van 20 december jongstleden heb ik u geïnformeerd over de prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen tot 2028 (Kamerstuk 29 984, nr. 809). In het geschetste proces rondom het opnieuw kijken naar de plafonds, zoals beschreven mijn brief «Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak» die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden, worden deze prognoses meegenomen.

Vraag 6

Zijn de Nederlandse veiligheidseisen afgestemd met de veiligheidseisen die in Europa gelden?

Antwoord 6

Ja. In internationale regelgeving² is vastgelegd welke specifieke gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd mogen worden en op welke wijze. In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen staan voor bepaalde stoffen nog aanvullende eisen genoemd. De veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen is geregeld door Europese wetgeving³ en doorgevoerd in Nederlandse wetgeving. Daar bovenop hebben wij in Nederland met de wet basisnet extra aanvullende regelgeving gemaakt om de kans op een ongeluk zo beperkt mogelijk te maken.

Vraag 7

Wat bedoelt de regering met de opmerking dat de in 2015 vastgestelde normen geen reële risiconormen zijn maar «sturingsnormen» en met de opmerking «(h)et systeem zat bij aanvang als het ware in een te krap jasje»?

Antwoord 7

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar mijn brief «Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak» die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 8

Kan nader uiteengezet worden wat de wettelijke basis is voor de zinsnede dat de Staatssecretaris in gesprek wil gaan met lokale overheden over (citaat) «benodigde aanpassingen van de risicoplafonds in het Basisnet»?

Antwoord 8

In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen dat in geval van een geconstateerde overschrijding van de risicoplafonds maatregelen moeten worden onderzocht om die overschrijding teniet te doen of te voorkomen (artikel 15). Eén van de mogelijkheden daartoe is aanpassing van de risicoplafonds (artikel 17). Waarbij geldt dat eventuele aanpassingen omhoog of omlaag in onderlinge samenhang gezien moeten worden, zoals gemeld in mijn brief van 20 juni 2018 (Kamerstuk 30 373, nr. 68).

² RID: Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses. Hierin staan de internationale afspraken over regelgeving voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen.

³ Richtlijn 2008/68/EG van het Europees parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land.

Vraag 9

Welk perspectief biedt de Staatssecretaris de mensen die langs die spoorlijnen wonen? Welk risico lopen zij nu echt en welk risico lopen zij in de toekomst?

Antwoord 9

Op locaties waar overschrijdingen van de risicoplafonds bestaan is de veiligheid gewaarborgd. Dit betekent dat er geen woningen op plaatsen staan waar het risico op overlijden groter is dan 1 op een miljoen per jaar (plaatsgebonden risico (PR) 10–6). Aan die veiligheidsnorm wordt overal voldaan, ook op locaties waar de risicoplafonds worden overschreden. En ook bij een eventuele aanpassing van de risicoplafonds, blijft voldoen aan de veiligheidsnorm een randvoorwaarde. Voor mijn aanpak om de overschrijdingen aan te pakken verwijs ik naar mijn brief «Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak» die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 10, 14

Wanneer kan de Kamer de aangekondigde brief van u verwachten met het overzicht van de aangekondigde acties en initiatieven die lopen om de productie en verwerking van gevaarlijke stoffen meer op één locatie samen te brengen?

Wat is de stand van zaken van de dialoog die u aankondigde in de brief van 20 december 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 809) met de betrokken partijen van de Quick Scan voor de chemische clusters van Amsterdam, Rotterdam, Zeeland, Moerdijk en Delfzijl aangezien de treinen van deze clusters grotendeels langs Deventer het land uit worden getransporteerd?

Antwoord 10, 14

In de brief van 20 december 2018 heb ik u geïnformeerd over de quick scan die is uitgevoerd voor de chemische clusters van Amsterdam, Rotterdam, Zeeland, Moerdijk en Delfzijl (Kamerstuk 29 984, nr. 809). In deze quick scan zijn enkele potentiële mogelijkheden geïdentificeerd om vervoersstromen te combineren, een modal shift naar binnenvaart en buisleidingen of productie op locatie te realiseren. Een goed voorbeeld van dat laatste is het vorig jaar gesloten convenant over de beëindiging van incidentele chloortransporten (28 mei 2018). Het gesprek met betrokken bedrijven en ook met chemieclusters over de haalbaarheid van deze en andere mogelijkheden zal dit voorjaar worden gestart. Een klein deel van het vervoer van deze clusters gaat via Deventer. Het merendeel gaat via Brabant en de Betuweroute het land uit. Overigens zal bij een succesvolle toepassing dit op een beperkt aantal spoorwegtrajecten tot risicoreductie leiden. Ik zal uw Kamer bij het jaarverslag over 2018 nader informeren over de voortgang.

Vraag 11

Welke maatregelen kunnen de verschillende betrokken partijen nemen om de veiligheid te vergroten voor de omgeving?

Antwoord 11

Naast de aanpak zoals verwoord in mijn brief ««Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak» die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden, kan ieder vanuit een eigen verantwoordelijkheid bijdragen aan het verder vergroten van de veiligheid. Vervoerders kunnen waar mogelijk en in overleg met ProRail via de Betuweroute rijden, verladers kunnen contractuele afspraken maken met vervoerders over het gebruik van routes, gemeentes kunnen hun bouwplannen afstemmen op het vervoer dat langs kan komen en vanuit het Rijk werken wij aan voortdurende verbetering van veiligheid op het spoor door verschillende maatregelen, zoals de aanleg van vijfde tranche ATB-Vv op korte termijn en de uitrol van ERTMS op de langere termijn.

Vraag 12

Hoeveel procent van de giftreinen over de Twentelijn zijn voorzien van geluidsarme wagons? Wat zijn de plannen en doelen om deze wagons in de toekomst allemaal stil te maken (geluidsarm)?

Antwoord 12

Het percentage geluidsarme wagons in goederentreinen is ruwweg 50%. Daarvan is niet bekend hoe hoog dat percentage is voor treinen met gevaarlijke stoffen. Vanuit Europa wordt gewerkt aan regelgeving voor het stiller maken van bestaande goederentreinen. Ik zal uw Kamer binnenkort – in het kader van gedifferentieerd rijden – informeren over de laatste ontwikkelingen op dit punt.

Vraag 13

Wanneer is de pilot inzake reductie van geluidsoverlast in Brabant (Meteren) afgerond en kunnen de geleerde verbeteringen ook op de Twente lijn worden geïmplementeerd?

Antwoord 13

De pilot is naar verwachting in de tweede helft van dit jaar afgerond. Afhankelijk van de resultaten van deze proef zal ik de inzet van het afwegingskader op andere locaties overwegen.