

Vergaderjaar 2015–2016

**30 373**

## **Vervoer gevaarlijke stoffen**

**Nr. 62**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2016

Op 26 mei<sup>1</sup> en 21 juni<sup>2</sup> jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over overschrijdingen van de risicoplafonds uit de Wet basisnet op de omleidingsroutes die worden gebruikt vanwege de aanleg van het derde spoor Emmerich – Oberhausen in Duitsland. Tijdens het Algemeen Overleg van 23 juni jl. heb ik toegezegd uw Kamer te zullen informeren over de analyse van de oorzaken van de overschrijdingen op de omleidingsroutes. Een vergelijkbare toezegging heb ik op 6 juni jl. in Eindhoven ook aan bestuurders gedaan. ProRail heeft op mijn verzoek inmiddels een eerste beeld van de mogelijke oorzaken opgeleverd<sup>3</sup>. Deze analyse is voorgelegd aan de spoorgoederenvervoerders en de chemische industrie. Zij gaven aan het gepresenteerde beeld te herkennen. De analyse die ik bij deze brief heb gevoegd vormt daarmee voor mij een basis om, in lijn met de systematiek van Basisnet, in overleg met de sector in te zetten op mogelijkheden om de transporten zoveel mogelijk binnen de risicoplafonds te brengen. Ik deel hierbij met uw Kamer mijn vervolgaanpak en benut deze brief eveneens om de bestuurders van decentrale overheden langs de omleidingsroutes gelijktijdig te informeren.

De analyse biedt aanknopingspunten om het transport binnen de risicoplafonds te brengen, maar laat ook zien dat dit geen gemakkelijke opgave is. Samen met de sector ga ik hiermee aan de slag. Die bereidheid is er bij alle betrokken partijen, waarbij ik mij besef dat hierbij ook bedrijfsbelangen en logistieke factoren een rol spelen. Voorop staat dat het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor één van de veiligste manieren van transport is. Het spoor heeft een beperkt aandeel (2%) in het totale transport van gevaarlijke stoffen in Nederland. Aan dit spoorvervoer worden strenge veiligheidseisen gesteld. Basisnet komt daar bovenop. Nederland is hiermee uniek in Europa. Basisnet heeft tot doel een balans

<sup>1</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 60

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 2921

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

te creëren tussen het economisch belang van het goederenvervoer en de risico's voor omwonenden. De overschrijding van de risicoplafonds vraagt daarom om actie. In deze brief licht ik toe welke aanpak ik, samen met de sector, op basis van de analyse van ProRail kies.

#### *Uitkomsten analyse ProRail*

Uit de analyse blijkt dat goederentreinen met het grootste aandeel gevaarlijke stoffen per trein (zgn. chemiecharters) hoofdzakelijk over de Betuweroute hebben gereden. Het optimaal benutten van de Betuweroute voor dit type transport was ook één van de doelstellingen van Basisnet. Daarin zijn dus goede stappen gezet. Tegelijkertijd laat de analyse zien dat het tot op heden niet mogelijk is gebleken om de vervoersstromen zodanig vorm te geven dat het vervoer binnen alle risicoplafonds op de omleidingsroutes plaatsvindt.

Hieraan liggen verschillende oorzaken ten grondslag:

- Voor bepaalde vervoersstromen wordt gebruik gemaakt van de Bentheim- of de Brabantroute, terwijl het vervoer ook via de Betuweroute had kunnen plaatsvinden. Voor een deel is de capaciteitsverdeling door DB Netz hiervan de oorzaak. DB Netz verdeelt de beschikbare capaciteit vanuit haar eigen toetskader en hoeft daarbij geen rekening te houden met het Nederlandse Basisnet. Zoals reeds toegezegd zal ik in overleg treden met mijn Duitse counterpart of het mogelijk is om gezamenlijk de vervoersstromen te optimaliseren door de beschikbare capaciteit op de Betuweroute nog beter te benutten. Daarnaast zal ik in overleg met ProRail en de vervoerders bezien welke andere oorzaken ten grondslag liggen aan het feit dat de Betuweroute voor de betreffende vervoersstromen niet wordt benut en wat hieraan gedaan kan worden.
- Op zowel de Brabantroute als de Bentheimroute vindt vervoer plaats waarvoor op grond van de herkomst en bestemming van de treinen mogelijke alternatieve routes bestaan. ProRail wijst erop dat uitgezocht moet worden of voor deze vervoersstromen op die alternatieve routes infrastructurele of wettelijke beperkingen gelden. Dat ga ik samen met ProRail, de verladers en de vervoerders doen.
- Tot slot is een deel van de oorzaak van de overschrijdingen toe te schrijven aan de verminderde beschikbaarheid van de Betuweroute i.v.m. de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Daardoor moet het vervoer uitwijken naar de Brabantroute of de Bentheimroute. Bij het vaststellen van de risicoplafonds is hier geen rekening mee gehouden en in tegenstelling tot mijn eerdere verwachtingen past het vervoer niet hierbinnen. Het betreft een tijdelijke situatie die duurt totdat de werkzaamheden zijn afgerond, maar die thans wel van invloed is op de overschrijdingen.

De sector heeft eveneens aandacht gevraagd voor een aantal aanpalende ontwikkelingen die de oorzaak kunnen zijn geweest voor de overschrijdingen van de risicoplafonds. Dit betreft onder andere de lage waterstanden in 2015, waardoor er mogelijk een tijdelijke verschuiving van goederenvervoer van water naar spoor is geweest. Ook de ontwikkeling van de karakteristieken van de spoorgoederenmarkt speelt mogelijk een rol (meer concurrentie, meer incidentele vervoersstromen, lagere marges). Tot slot werden de ontwikkelingen in de gasmarkt genoemd, waardoor de vervoersvolumes van en naar Oost-Europa fors zijn toegenomen.

## *Vervolgtraject*

De analyse biedt, zoals gezegd, aanknopingspunten om de transportstromen zoveel mogelijk binnen de risicoplafonds te brengen. Dit is geen gemakkelijke opgave, maar ik ga er samen met de sector mee aan de slag. Daarnaast heb ik het RIVM verzocht om zo spoedig mogelijk de sinds het vaststellen van de risicoplafonds getroffen veiligheidsmaatregelen (aan infrastructuur en materieel) te kwantificeren. Onderdeel van de systematiek van Basisnet is namelijk dat deze maatregelen ruimte kunnen creëren voor een stijging van het vervoersvolume, terwijl de risico's gelijk blijven. Dit is een prikkel voor het bedrijfsleven om de veiligheid verder te blijven verbeteren.

Op grond van de Wet basisnet heb ik de mogelijkheid om via een routeringsbesluit een bepaald traject af te sluiten voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen. Ook kan ik de overschrijdingen van de risicoplafonds tijdelijk toestaan of de plafonds (tijdelijk) verhogen. Dergelijke besluiten zijn verstrekkend. Ik acht het van belang om allereerst een beeld te hebben van de gerealiseerde risico's voor het gehele Basisnet (met de rest van het spoor, weg en water) en het gehele jaar 2015. Dit biedt mij de gelegenheid om de situatie op de omleidingsroutes in breder perspectief te plaatsen om vervolgens een zorgvuldige afweging te kunnen maken over eventuele andere maatregelen. Hierin betrek ik ook de motie-De Boer<sup>4</sup> en zie ik in hoeverre, gegeven de uitkomsten van de analyse, op een realistische wijze invulling kan worden gegeven aan één van de uitgangspunten van Basisnet, namelijk het zo optimaal mogelijk benutten van de Betuweroute.

In september zal ik de resultaten bespreken binnen de stuurgroep Basisnet, waarbij naast het bedrijfsleven ook vertegenwoordigers van de decentrale overheden aan tafel zitten. Deze aanpak is in lijn met de motie-Cegerek<sup>5</sup>.

Daarnaast zal ik, conform de motie-Cegerek<sup>6</sup>, bezien of voor bepaalde vervoersstromen per spoor de binnenvaart een realistisch alternatief kan vormen. Ook wordt, zoals afgesproken op 6 juni te Eindhoven, in kaart gebracht hoe maatregelen die nodig zijn voor het terugdringen van de overschrijdingen in Basisnet, op slimme wijze gebundeld kunnen worden met maatregelen in andere, bestaande programma's. Het initiatief van de provincie Brabant om tot een Robuuste Brabantroute te komen is daar een voorbeeld van. Ik zal uw Kamer over het voorgaande in het najaar informeren, waarbij ik tevens zal ingaan op de voortgang van de afspraken die ik met de sector heb gemaakt over het vervoer op de omleidingsroutes.

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

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 675

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 677

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 678