

Vergaderjaar 2017–2018

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 68

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 juni 2018

Hierbij bied ik uw Kamer het verslag Basisnet aan (bijlage I)¹, waarin de resultaten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor het hele Basisnet (spoor, weg en water) over 2017 worden gepresenteerd. Voor weg en water zijn er geen bijzonderheden.

Het Basisnet is een stelsel aan routes waarbij het risico zo verdeeld wordt dat dit zo min mogelijk mensen raakt. Voor spoor geldt dat er nog overschrijdingen zijn van de risicoplafonds van Basisnet, maar minder dan in de voorgaande jaren na inwerkingtreding van het Basisnet in 2015. Niet alleen het aantal trajecten met overschrijdingen is afgenomen, maar ook de hoogte van de overschrijdingen. Op locaties waar overschrijdingen bestaan (Bentheimroute en Brabantroute) is de veiligheid gewaarborgd. Het vervoer over het spoor voldoet aan alle veiligheidseisen en waar woningen dicht bij het spoor staan wordt ook voldaan aan de risiconorm.² Daarmee is nergens sprake van een onverantwoorde situatie. Het maatregelenpakket, zoals aangekondigd in eerdere brieven aan uw Kamer³, lijkt dus te werken. Daarbij opgemerkt dat de verwachting is dat in 2018 de Betuweroute door werkzaamheden minder beschikbaar zal zijn dan het afgelopen jaar. We moeten derhalve voorlopig nog rekening houden met overschrijdingen.

Verreweg het meeste vervoer van gevaarlijke stoffen gaat via buisleidingen en binnenvaart. Zo'n 6 procent gaat over de weg en het spoor. Dit kabinet wil het vervoer per spoor stimuleren, want dit is veiliger dan over de weg, het is duurzaam en past daarmee goed in de transitie naar een klimaatneutrale samenleving. Uit de NMCA blijkt dat de aankomende periode het vervoer van goederen, en naar verwachting ook het vervoer van gevaarlijke stoffen, zal toenemen. Dit vervoer vindt plaats onder hoge

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Het plaatsgebonden risicocontour (PR 10–6) raakt nergens de bebouwing.

³ Kamerstuk 30 373, nrs. 63 en 66

veiligheidsvoorschriften waarin verschillende partijen (vervoerders, verladers, ILenT, ProRail) toezien op de zorgvuldige naleving in de praktijk. Toch zien we dat omwonenden zorgen kunnen hebben over hun veiligheid. Gemeentes hebben daarnaast vaak een woningopgave en willen weten hoe ze veilig naast het spoor en de weg kunnen bouwen. Basisnet is destijds speciaal ontworpen met als doel een balans te creëren tussen drie belangen: de veiligheid van omwonenden, de economische noodzaak van het vervoer en het belang van ruimtelijke ordening. Deze balans geldt voor zowel weg, water als het spoor. De ervaringen tot nu toe met het vervoer over de weg en via het water laten zien dat de filosofie achter Basisnet werkt. Echter, zoals in de brief van mijn voorganger van 15 juni 2017 is vermeld⁴, zijn er bij het ontstaan van Basisnet aannames gedaan waardoor die balans op het spoor (nog) niet is gerealiseerd. Dit heeft geresulteerd in overschrijdingen van de risicoplafonds. In deze brief licht ik toe hoe ik in samenwerking met de decentrale overheden en sector tot een hernieuwde balans, en daarmee tot een robuust Basisnet, wil komen met als doel op een verantwoorde manier gevaarlijke stoffen te kunnen blijven vervoeren in ons land.

Naast Basisnet heb ik ook oog en aandacht voor andere omgevingseffecten zoals geluid en trillingen. Eerder dit jaar zond ik u al een brief over trillingen⁵. Daarna heb ik u op 19 juni jl. een brief gestuurd met een maatregelenpakket voor stimulering van het spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 782), waarin ik ook inga op hoe dit pakket bijdraagt aan het beperken van omgevingseffecten. Binnen dit pakket is de sector bereid om verschillende initiatieven te nemen om de hinder door geluid en trillingen en de beleving van risico's te verminderen.

Aan het slot van de brief bericht ik u over de voortgang van enkele aanverwante dossiers, zoals de registratie van gevaarlijke stoffen en de resultaten van het warme BLEVE vrij convenant.

Aanpak robuust Basisnet spoor

Mijn aanpak kent drie elementen: maatregelen voor de korte en middellange termijn, voorbereiding op het aanpassen van risicoplafonds en de mogelijkheid van het nemen van een routeringsbesluit. Ik licht dit kort toe waarna een meer uitgebreide beschrijving volgt verderop in deze brief.

Allereerst wil ik verder gaan met het bestaande maatregelenpakket gericht op het zoveel mogelijk beperken en terugbrengen van de overschrijdingen via meer sturing vooraf en het maximaal stimuleren van het vervoer via de Betuweroute. Tijdens het Platform veiligheid rond het spoor d.d. 19 februari jl. heb ik met sectorpartijen en decentrale overheden gesproken over de toekomst van Basisnet. Zij hebben aangegeven gezamenlijk verder te willen met Basisnet en de uitvoering van het maatregelenpakket. Daarnaast wil ik kijken naar mogelijkheden op de middellange termijn, zoals een modal shift naar buis en/of water en het samenbrengen van productie en verwerking op één locatie waardoor vervoer van bepaalde stoffen niet of nauwelijks meer nodig is.

Voor een toekomstvast en robuust Basisnet voor het spoor is echter meer nodig. Het tweede element van mijn aanpak betreft daarom de voorbereiding van een aanpassing van de risicoplafonds, zoals reeds door mijn voorganger is ingezet. Bij de totstandkoming van Basisnet is uitgegaan van maximale sturing richting de Betuweroute door risicoplafonds op andere routes beleidsmatig heel laag vast te stellen. Uitgangspunt is en

⁴ Kamerstuk 30 373, nr. 63

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 765

blijft om zoveel mogelijk via de Betuweroute te vervoeren. Tegelijkertijd constateer ik, net als mijn voorganger, 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» en van een daadwerkelijke balans die het Basisnet voorstond was daardoor geen sprake. Daarom wil ik samen met decentrale overheden en sector toe werken naar plafonds die, binnen de kaders van veiligheid en de ruimtelijke ordeningsopgave, beter rekening houden met de ontwikkelingen in de vervoermarkt: van sturingsplafonds naar echte risicoplafonds. Hier kunnen gemeentes dan letterlijk en figuurlijk op bouwen, wat cruciaal is bij de grote verdichtingsopgave waar we voor staan. De beslissing voor daadwerkelijke aanpassing van risicoplafonds wordt pas aan het eind van het traject genomen. Dit zal naar verwachting halverwege 2020 zijn. Ik zal dit uiteraard in nauw overleg met decentrale overheden, vervoerders en ProRail gaan vormgeven.

Ik verwacht dat met de maatregelen en de verdere voorbereiding op het aanpassen van de risicoplafonds, een robuust Basisnet, met de drie belangen in balans, tot stand kan komen. Mocht dat niet zo zijn, dan heb ik altijd de mogelijkheid een routeringsbesluit te nemen. Ik wil het nemen van een routeringsbesluit uitdrukkelijk niet uitsluiten in de toekomst, maar zie dit als een ultiem remedium. Deze lijn heb ik ook gedeeld met de Stuurgroep Basisnet en het Platform voor Veiligheid rond het spoor en is daar met begrip ontvangen. Hieronder zet ik deze lijn meer in detail uiteen.

Voortgang maatregelen en aanvullende (middellange termijn) maatregelen

Stimuleren Betuweroute

Een belangrijke maatregel, tevens opgenomen in het regeerakkoord, is het generiek stimuleren van het gebruik van de Betuweroute. Specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen heb ik ProRail gevraagd een analyse te maken o.b.v. de realisatiecijfers 2017 waarom vervoerders niet altijd gebruik maken van de Betuweroute (bijlage II)⁶. De resultaten van deze analyse zijn op 15 mei jl. gedeeld met de leden van de Stuurgroep Basisnet en op 16 mei jl. met het Platform voor Veiligheid rond het spoor. In de bijgevoegde analyse wordt een aantal redenen van logistieke, economische en/of technische aard genoemd:

- de herkomst- of bestemmingslocatie is niet via de Betuweroute te bereiken;
- omrijden via de Betuweroute leidt tot hogere omrijkosten per treinrit (hogere gebruiksvergoeding; langduriger en extra inzet van personeel en materieel);
- het missen van aansluitingen waardoor niet voor alle bestemmingen de Betuweroute een logische keuze is;
- het niet beschikken over geschikte locomotieven;
- de Duitse spoorbeheerder DB Netz die bij de verdeling van de capaciteit op het Duitse spoorwagennet geen rekening houdt met de lading van een trein, maar treinsporen toewijst op basis van beschikbaarheid en de meest logische route in Duitsland. Daarmee zijn naast de Betuweroute ook de grensovergangen bij Bad Bentheim en Venlo in beeld; en
- onderhoudswerkzaamheden en stremmingen in Nederland en in het buitenland gedurende een korte periode waardoor omrijden via Venlo of Bentheim noodzakelijk is.

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

De analyse laat zien dat er beïnvloedbare vervoersstromen zijn die in theorie kunnen worden afgewikkeld via de Betuweroute door het wegnemen van economische en /of technische bezwaren. In de praktijk kent de Betuweroute de komende jaren nog veel uitval door werkzaamheden aan het derde spoor. Sturen richting Betuweroute zou bijvoorbeeld kunnen via het compenseren van hogere omrijkosten (aan de hand van prijsprikkels en het faciliteren van de inzet van geschikte locomotieven. De wettelijke basis daarvoor is begin dit jaar gelegd⁷. Daarbij zal specifiek worden gekeken naar de treinen die zwaar meetellen in de berekening van de hoogte van het risico op de Bentheim- en Brabantroute. De inzet van dergelijke maatregelen bekijk ik in samenhang met het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer dat ik voor de zomer aan uw Kamer zal sturen. Ik geef hiermee tevens invulling aan de motie van de leden Kröger en Jetten⁸ om te zorgen dat een zo groot mogelijk aandeel van de gevaarlijke stoffen via de Betuweroute vervoerd wordt.

Serviceloket: sturing vooraf

ProRail is in oktober 2017 van start gegaan met een serviceloket voor het adviseren van vervoerders en verladers, en het informeren van decentrale overheden over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij zal het loket aan vervoerders en verladers vooraf inzicht geven in de (on)mogelijkheden van routing en het ministerie attenderen op trendmatige ontwikkelingen in dit vervoer.

De eerste ervaringen met dit loket zijn positief. Vervoerders, verladers en decentrale overheden weten het loket te vinden, ProRail zoekt ook actief vervoerders op en de bijgevoegde analyse van de vervoersstromen is een concreet product van het serviceloket. Ik wil bekijken of de sturing vooraf via dit serviceloket verder kan worden ontwikkeld. Eén van de te onderzoeken mogelijkheden is het opnemen van prioriteitsregels voor gevaarlijke stoffen in het Besluit capaciteitsverdeling. Dit besluit wordt momenteel geëvalueerd⁹.

Naast het initiatief van ProRail via het Serviceloket ben ik blij te vernemen dat verladers op Chemelot de door hen gecontracteerde logistieke dienstverleners instructies geven over welke spoorroutes ze wel of niet mogen gebruiken om zodoende rekening te houden met basisnet. Een aanpak waarvan ik graag navolging zou zien door andere verladers in Nederland.

Verleggen vervoersstromen

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld zijn de zogeheten Frankrijk- en Tsjechië-treinen in 2016 en 2017 verlegd¹⁰. Uit het jaarverslag Basisnet 2016 en 2017 blijkt dit een positief effect te hebben t.a.v. de overschrijdingen. Ik wil daarnaast kijken naar mogelijkheden voor modal shift en het samenbrengen van productie en verwerking op één locatie waardoor vervoer niet of nauwelijks meer nodig is:

- Onlangs is een studie afgerond naar de verwachte ontwikkelingen bij Chemelot tot 2025 (bijlage III)¹¹. Hieruit blijkt dat het vervoer van en naar Chemelot tot verdere overschrijdingen van de Basisnet risicopla-fonds (PR 10–7 en PR 10–8) zou kunnen leiden. Deze zijn echter geheel

⁷ Op 16 februari jl. is een besluit in werking getreden waarmee het mogelijk is om met ingang van het dienstregelingsjaar 2019 prijsprikkels in te voeren, o.a. voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute.

⁸ Kamerstuk 33 652, nr. 57

⁹ Kamerbrief wetgevingsagenda, Kamerstuk 29 984, nr. 763

¹⁰ Kamerstuk 30 373, nr. 63

¹¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

- afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen en groei op de Chemelot site. In de studie zijn ook oplossingsrichtingen in de vorm van alternatieve manieren voor transport verkend. Hiervan lijken verplaatsing van met name stofcategorie A (zoals LPG) naar de binnenvaart en (geheel of gedeeltelijk) naar buisleidingen het meest effectief. Er zijn verschillende combinaties mogelijk, met verschillende voor- en nadelen, opbrengsten en veelal aanzienlijke investeringen. Ik heb daarom besloten om nog in dit jaar een maatschappelijke kosten-batenanalyse te laten uitvoeren van de verschillende opties.
- Daarnaast wil ik een quick scan laten uitvoeren om, zoals bij chloor, te bezien of het mogelijk is de productie en verwerking van bepaalde stoffen geografisch in balans te brengen waardoor vervoer per spoor van die stof niet of nog slechts beperkt nodig is.

Snellere informatievoorziening

Ik wil de informatievoorziening rond Basisnet verder verbeteren en versnellen. Een belangrijke stap hierin is gezet door de kwartaalcijfers van vervoer gevaarlijke stoffen nu 2 maanden eerder dan voorheen te publiceren op de website van InfoMil. Tijdens het Platform voor de veiligheid rond het spoor van 19 februari jl werd daarover waardering uitgesproken. Specifiek voor de omleidingsroutes voor de Betuweroute wordt een keer per kwartaal het risico berekend, en vervolgens 4 tot 6 weken later gepubliceerd.

Extra veiligheidsmaatregelen

Op de Brabantroute zijn inmiddels ongeveer 100 extra seinen met ATB-Vv uitgerust. Dit levert een risicoreductie op. Daarnaast heb ik begin dit jaar ProRail opdracht gegeven voor de aanleg van ongeveer 20 extra ATB-Vv-installaties ter voorkoming van flankaanrijding op routes waar gereden wordt met gevaarlijke stoffen. Naar verwachting zijn die eind 2020 gereed.

Communicatie

Een belangrijke les die is getrokken in het dossier Basisnet is dat er goed en tijdig wordt gecommuniceerd en dat hier verbeteringen zijn gerealiseerd. Via de website van Infomil en van ProRail wordt veel en actief gecommuniceerd over Basisnet en de werking ervan. De complexiteit van de wetgeving en de duiding van de overschrijdingen bij spoor vragen niettemin om verheldering en transparantie. Dit is ook tijdens het Platform Veiligheid langs het spoor d.d. 16 mei jl. ook met name benadrukt door de decentrale overheden. Er is daarbij nieuw communicatiemateriaal toegelicht dat op korte termijn beschikbaar worden gesteld. In overleg met de betrokken partijen wordt ook aankomende periode gewerkt aan een verbetering van het communicatiemateriaal over Basisnet, waar nodig toegespitst op de lokale situatie. Ook in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer wil ik alle betrokken partijen oproepen tot een transparante en actieve communicatie met de omgeving.

Aanpassen van risicoplafonds

Bij het ontwerp van het Basisnet is volop ingezet op het gebruik van de Betuweroute door de plafonds op andere routes (waaronder delen van de huidige omleidingsroutes) heel laag, of soms zelfs op nul (0) te zetten. Het onderzoek «Robuust Basisnet: onderzoek vergroten robuustheid basisnet spoor» concludeerde vorig jaar dat dit een beleidsmatige ingreep is geweest, die niet noodzakelijkerwijs volgt uit de balans tussen de lokale veiligheidssituatie en ruimtelijke ontwikkelingsagenda en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Feitelijk werden hierdoor beleidsmatige sturingspla-

fonds gecreëerd met als doel goederenvervoer af te wikkelen via de Betuweroute in plaats van echte risicoplafonds gebaseerd op een balans tussen veiligheid, ruimtelijke ordening en vervoer van gevaarlijke stoffen.¹² De beperkte beschikbaarheid van de Betuweroute door werkzaamheden aan het derde spoor, waardoor het vervoer wel moest uitwijken naar andere routes, heeft daarbij ook niet geholpen.

Met de brief van 15 juni 2017 heeft mijn voorganger daarom besloten tot het starten van een traject om opnieuw naar de risicoplafonds te kijken. In het belang van een robuust en werkbaar Basisnet wil ik voortgaan op deze ingeslagen weg. Als eerste stap hierin is ProRail in samenspraak met de expert groep basisnet (waarin vertegenwoordigers van vervoerders, verladers en decentrale overheden) begonnen met het opstellen van de vervoersprognoses voor gevaarlijke stoffen. Zij verwacht die eind september gereed te hebben. Ook wordt hierin meegenomen wat nieuwe infrastructuur (sinds het ontwerp van Basisnet) voor invloed heeft op vervoerstromen. Een vervolgstap is het uitvoeren van risicoberekeningen op basis van deze prognoses, gevolgd door een zorgvuldig proces van belangenafweging met de sector en decentrale overheden waarin gekeken wordt naar de balans tussen omgevingsveiligheid, vervoer en ruimtelijke ordening. Op basis daarvan wordt een tweede rekenslag gemaakt, gevolgd door een finaal afstemmingsproces richting een robuust Basisnet. Het resultaat kan zijn dat op basis van een hernieuwd hervonden balans de huidige risicoplafonds naar boven maar ook naar beneden kunnen worden aangepast. Uitgangspunt blijft dat de veiligheid overal gewaarborgd blijft. Het streven is in de tweede helft 2020 zicht te hebben op de nieuwe plafonds.

Routeringsbesluit

De wet Basisnet bevat voor het terugdringen van overschrijdingen als ultieme mogelijkheid het nemen van een routeringsbesluit. Mijn voorganger heeft een concept routeringsbesluit in consultatie gebracht¹³. In dat besluit wordt het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen over de trajecten Amersfoort-Deventer en Eindhoven-Venlo verboden met als doel het verschuiven van dit vervoer naar de Betuweroute. Ik heb besloten op dit moment geen routeringsbesluit te nemen. Wel wil ik een routeringsbesluit uitdrukkelijk in de toekomst niet uitsluiten, mocht op basis van de geringe voortgang in bovenstaande trajecten de balans in Basisnet niet gerealiseerd worden. Hieronder geef ik mijn overwegingen waarmee ik tevens invulling geef aan de motie van de leden Kröger en Jetten van 6 juli 2017¹⁴ over de criteria voor het wel of niet nemen van een routeringsbesluit.

In de eerste plaats zie ik – met het hierboven geschetste maatregelenpakket en de voorbereiding van het aanpassen van de risicoplafonds – voldoende mogelijkheden om de overschrijdingen tegen te gaan en tot een robuust Basisnet te komen. Een routeringsbesluit is niet noodzakelijk om dit te bereiken en is bovendien geen structurele oplossing. Met een routeringsbesluit wordt immers een (tijdelijk) verbod gerealiseerd op de hierboven genoemde routes.

In de tweede plaats heeft het routeringsbesluit een aantal negatieve effecten:

¹² Berenschot-Anteagroep: Eindrapport Robuust Basisnet 2017, p 12, Kamerstuk 30 373, nr. 66

¹³ Een uitgebreid verslag van de consultatie is te vinden op www.internetconsultatie.nl/routeringsbesluit_gevaarlijke_stoffen_spoor

¹⁴ Kamerstuk 33 652, nr. 56

- Het vervoer van gevaarlijke stoffen zal via andere routes (of andere modaliteiten) gaan, maar dit betekent niet dat het vervoer ten alle tijden naar de Betuweroute gaat (ook omdat de Betuweroute de aankomende jaren niet altijd beschikbaar is). Verschillende decentrale overheden wijzen bij hun reactie tijdens de consultatie op dit zogeheten waterbedeffect. Het routeringsbesluit kan daarmee voor knelpunten en mogelijke overschrijdingen op andere routes zorgen, en mogelijk zelfs voor een netto veiligheidsverslechtering.
- Sectorpartijen wijzen in hun reactie op de negatieve effecten voor het bedrijfsleven. Om deze effecten te duiden heb ik een onderzoek laten doen naar deze effecten (zie bijlage IV)¹⁵. Dit onderzoek geeft een grove schatting van de omrijkosten en productiviteitsverliezen voor vervoerders. In sommige gevallen gaat het om een flink percentage van de directe vervoerkosten. De effecten voor de concurrentiepositie voor de verladers en havenbedrijven is lastig in te schatten. Het onderzoek waarschuwt echter wel voor een verschuiving van lading van spoor naar weg.

Tot slot is een routeringsbesluit een juridisch instrument met de nodige administratieve lasten (voor vervoerders, ProRail en ILT) en (risico op) juridische procedures. Dit in tegenstelling tot de hierboven genoemde maatregelen die veelal op vrijwillige basis en in goede samenwerking tot stand komen en wel een blijvend effect kunnen sorteren.

Daarbij herhaal ik, het instrument indien nodig, niet uit te sluiten.

Overige onderwerpen

Registratie gevaarlijke stoffen / resultaten pilots/ WLIS

In de brief aan uw Kamer van 15 februari 2017¹⁶ heeft mijn voorganger aangekondigd dat inspecties van de registratie van gevaarlijke stoffen op emplacementen worden uitgebreid, dat boetes worden verhoogd en dat het gebruik van een geautomatiseerd systeem verplicht gaat worden. Actuele resultaten laten zien dat de registratie van wagons op emplacementen opnieuw verbeterd is en in december van het vorig jaar 92% bedraagt (o.b.v. ProRail-controles op wagons beladen met gevaarlijke stoffen). Op het doorgaand spoor zijn er geen afwijkingen geconstateerd. Om ook op emplacementen alle wagons met gevaarlijke stoffen volledig correct te registreren, zijn er twee pilots uitgevoerd voor geautomatiseerde registratie. Het eerste betreft een combinatie van baansensors met slimme camera's op emplacementen. Hier zijn positieve resultaten mee behaald die aanleiding geven om deze techniek verder te ontwikkelen. Het tweede betreft het voorzien van wagons van GPS. Deze pilot is gestopt, omdat is gebleken dat de praktische toepasbaarheid van deze techniek nog te beperkt is en de kosten relatief hoog blijken. Op basis van deze uitkomsten heb ik ProRail gevraagd om in samenwerking met marktpartijen de techniek met baansensors en slimme camera's op emplacementen verder te ontwikkelen. Zodra deze techniek uitontwikkeld en beschikbaar is, zal deze op alle emplacementen waar met gevaarlijke stoffen gerangeerd wordt, worden ingezet. Dit traject vraagt echter, na de uitontwikkeling van de techniek, zeker 2–3 jaar vanwege de omvangrijke implementatie op alle emplacementen met gevaarlijke stoffen. In de tussentijd blijf ik samen met ProRail continue sturen op het volledig correct registreren door vervoerders (en hun opdrachtgevers).

¹⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁶ Kamerstuk 30 373, nr. 65

Convenant Warme-BLEVE¹⁷-vrij rijden

Het Verslag Basisnet 2017 bevat als bijlage het Verslag over de uitvoering en werking van het convenant «Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen» in 2017. Dit convenant is op 14 mei 2012 gesloten met verladers, terminal-operators en spoorgoederenvervoerders en heeft als doel het voorkómen van een warme BLEVE. De kernbepaling van het convenant is dat treinen die over het gemengde net rijden zo worden samengesteld dat de afstand tussen wagens/containers gevuld met brandbare gassen en brandbare vloeistoffen voldoende groot is. Van de 4347 treinen die in 2017 brandbare gassen vervoerden op het gemengde was 99% warme BLEVE vrij samengesteld. Het nalevingspercentage van het convenant is daarmee net zo hoog als in voorgaande jaren. Het convenant is daarmee zeer succesvol.

Onderzoek aanbevelingen OvV n.a.v. treinbotsing Tilburg maart 2015

In de brief van mijn voorganger van 26 mei 2016¹⁸ is aangekondigd dat er een onderzoek wordt uitgevoerd naar de kosten en de baten van het doorvoeren van twee door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) uitgebrachte aanbevelingen naar aanleiding van de treinbotsing in Tilburg in maart 2015. Tot dit kosten-batenonderzoek is besloten na een eerdere afwijzende reactie op de implementatie van deze aanbevelingen in de RID-werkgroep¹⁹ van de OTIF²⁰. Inmiddels is het onderzoek afgerond en bied ik u dit met deze brief aan (bijlage V)²¹. Hieruit blijkt dat de kosten van de aanbevelingen fors hoger zijn dan de baten. Deze uitkomst biedt geen basis waarop verwacht mag worden dat internationale steun voor aanpassing van de betreffende regelgeving in het RID nu wel te verwerven is. Naar aanleiding hiervan heb ik met de spoorsector gesproken over manieren om op een alternatieve wijze en/of op vrijwillige basis invulling te geven aan de aanbevelingen van de OvV. Desbetreffende bedrijven geven aan dat ze hier op verschillende manieren toe bereid zijn. Ik bericht u separaat over de monitoring van de ILT van de verdere acties en maatregelen naar aanleiding van de aanbevelingen door de OvV.

Emplacementenproject

De bestuurlijke tafel emplacementen onder leiding van burgemeester Van Belzen van Barendrecht, heeft recent een tussenrapportage aan mij aangeboden met de resultaten van het landelijk emplacementenproject. Samen met vertegenwoordigers van gemeenten, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's, Brandweer Nederland, vervoerders, brancheorganisatie, het Ministerie van JenV en ProRail zijn afspraken gemaakt over de invulling van categorieën emplacementen met bijbehorende veiligheidsvoorzieningen en maatregelen en de methodiek van het vastleggen van risico's die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze afspraken dragen bij aan de veiligheid op emplacementen doordat er

¹⁷ Een warme BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor kan ontstaan als een externe brand (ontstaan door het lek raken van een wagen met zeer brandbare vloeistof, gevolgd door ontsteking) een in de directe nabijheid van die brand aanwezige tank gevuld met brandbaar gas aanstraalt, waardoor de druk in die tank oploopt en tegelijkertijd het materiaal van de tank verzwakt.

¹⁸ Kamerstuk 30 373, nr. 60

¹⁹ RID: Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses. Hier worden internationaal afspraken over regelgeving voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen gemaakt.

²⁰ OTIF: Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires, de pan-Europese spoorvervoersorganisatie.

²¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

duidelijkheid is gekomen met betrekking tot het risico vanwege rangerend en doorgaand spoorverkeer en uniformiteit met betrekking tot voorzieningen en maatregelen. Voor een aantal onderwerpen geldt dat er nog een nadere uitwerking moet volgen. Dat is onder andere het geval ten aanzien van de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid en de hiermee samenhangende aandachtsgebieden waar effecten kunnen optreden bij een incident of een ongeval bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en op emplacementen. Momenteel wordt het vervolgtraject hiervoor ingericht.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer