

Vergaderjaar 2018–2019

**30 373**

## **Vervoer gevaarlijke stoffen**

**Nr. 69**

### **STUKTITEL**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2019

In deze brief geef ik een toelichting op de overschrijdingen van de risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor en mijn aanpak om tot een effectiever Basisnet-spoor te komen. Tevens ontvangt u hierbij de antwoorden op de Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht «Ministerie wil gevaarlijke stoffen over Twents spoor legaliseren» (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1531), van de leden Amhaouch (CDA) en Schonis (D66) over het bericht «Risicoplafonds voor vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor wordt verruimd» (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1533) en van het lid Ziengs (VVD) over het bericht «Te veel gevaarlijke stoffen per trein langs Amersfoort» (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1532).

Naar aanleiding van bovengenoemde berichtgeving hecht ik eraan om hierbij duidelijk maken dat er momenteel geen sprake is van nieuwe besluitvorming rondom een mogelijke aanpassing van de risicoplafonds. De bredere discussie over hoe de wet basisnet op lange termijn verbeterd kan worden wordt in goed overleg gevoerd met de betrokken decentrale overheden, vervoerders en verladers. Dit gebeurt onder andere via het Platform Veiligheid op en rond het spoor.

#### *Veiligheidsnorm en risicoplafonds*

Vooropgesteld: de veiligheid is nergens in het geding. Voor externe veiligheid<sup>1</sup> (in allerlei domeinen, zoals chemische bedrijven, tankstations, buisleidingen, (vaar)wegen en spoorlijnen) hanteren we één veiligheidsnorm: geen kwetsbare objecten, zoals woningen, binnen de PR (plaatsgebonden risico) 10–6 contour. Voor het spoor houdt dit in dat er geen woningen mogen staan op plaatsen waar het risico op overlijden als gevolg van een ongeluk met een goederentrein met gevaarlijke stoffen

<sup>1</sup> De veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden.

groter is dan 1 op een miljoen per jaar. Aan deze norm wordt in heel Nederland voldaan.

Met de invoering van Basisnet is per locatie bepaald tot waar deze PR 10–6 contour ten opzichte van het spoor (en ook water en weg) mag komen. Dit noemen we de risicoplafonds en deze zijn uitgedrukt in meters vanaf het spoor. Deze plafonds (afstanden) zijn het resultaat van een afweging van drie elementen: de aanwezige (lokale) veiligheidsmaatregelen, het vervoer over het spoor en de bebouwing. Dit betekent bijvoorbeeld dat – bij een gelijke hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen – op plekken waar relatief meer veiligheidsmaatregelen genomen worden de PR 10–6 contour dicht bij het spoor ligt dan op plekken waar relatief minder veiligheidsmaatregelen getroffen worden. Ook betekent het dat op plekken waar veel goederentreinen moeten kunnen rijden (zoals de Betuweroute), de PR 10–6 contour verder van het spoor ligt.

In een poging om vervoerders te stimuleren het vervoer van gevaarlijke stoffen maximaal via de Betuweroute af te wikkelen is op sommige andere trajecten, zoals de Brabantroute en de Bentheimroute, de PR 10–6 contour kunstmatig dicht op het spoor gelegd door het risicoplafond lager te leggen dan vanuit oogpunt van veiligheid nodig is. Daardoor ontstaat bij extra vervoer snel een overschrijding van de risicoplafonds terwijl de veiligheidsnorm voor de dichtbijgelegen woningen niet wordt overschreden.

Berenschot en Antea concludeerden in «het robuustheidsonderzoek basisnet» in 2017 dat het basisnet hierdoor onvoldoende om kan gaan met externe factoren, zoals de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland, ontwikkelingen op zowel de energiemarkt als de markt voor het goederenvervoer (bijlage bij Kamerstuk 30 373, nr. 66). Als gevolg hiervan is er op een aantal trajecten overschrijdingen ontstaan. Dit is in de Tweede Kamerbrief d.d. 15 juni 2017 geduid als «het systeem zat bij aanvang als het ware in een te krap jasje» (Kamerstuk 30 373, nr. 66). Maar zoals eerder is gesteld betekenen deze overschrijdingen van de risicoplafonds niet dat er woningen staan op plaatsen binnen de PR 10–6 contour, waar het risico op overlijden als gevolg van een ongeluk met een goederentrein met gevaarlijke stoffen groter is dan 1 op een miljoen per jaar.

### *Aanpak*

Met alle betrokken partijen (decentrale overheden, vervoerders en verladers) heb ik geconcludeerd, onder andere in het Platform veiligheid op en rond het spoor op 19 februari 2018, dat het huidige basisnet-spoor een verbetering is ten opzichte van een situatie zonder basisnet en werken we verder aan een basisnet-spoor dat toekomstbestendiger en effectiever is (Kamerstuk 30 373, nr. 68). Daarbij is en blijft voor mij de veiligheid voorop staan en wil ik met alle betrokken partijen kijken hoe we om kunnen gaan met enerzijds het toenemend goederenvervoer over spoor, weg en water en anderzijds de behoefte om binnenstedelijk te kunnen bouwen. Daar komt nog eens bij dat als een goederentrein niet via route A kan, deze via route B moet. In feite hebben we dus te maken met een verdeelvraagstuk, waarbij 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). Mijn doel is om op transparante wijze en in een open proces met alle betrokken partijen tot een antwoord op dat vraagstuk te komen waarbij zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan alle verschillende belangen. Op korte en middellange termijn onderzoek ik zowel de mogelijkheden voor een modal shift van spoor naar binnenvaart en buisleidingen als om productie en verwerking van gevaarlijke stoffen op dezelfde plek bijeen te brengen zodat minder noodzaak voor vervoer ontstaat (een voorbeeld daarvan is de afspraak

over het einde van het chloorvervoer in Nederland, Kamerstukken 28 089 en 28 663, nr. 88). Ook zet ik in op prijsprikkels om gebruik van de Betuweroute te stimuleren.

#### *Betrokkenheid decentrale overheden*

Ik neem de zorgen van gemeentes en provincies uiteraard zeer serieus. De aanpak, zoals hierboven beschreven, kenmerkt zich door een nauwe samenwerking met alle betrokken partijen: decentrale overheden, vervoerders en verladers. Het traject met betrekking tot de risicoplafonds is in 2018 gestart en besluitvorming is niet voor medio 2020 aan de orde. In het kader van het goed betrekken van de omgeving is in 2016 het Platform Veiligheid op en rond het spoor gestart om alle betrokken partijen te informeren over de ontwikkelingen rondom basisnet en andere veiligheidsonderwerpen. Bestuurders van betrokken provincies en gemeentes nemen hier aan deel. Burgemeester Van Belzen van de gemeente Barendrecht is voorzitter van het Platform. Het meest recente Platform was 15 november 2018 in het gemeentehuis te Amersfoort. Daarnaast is er een bestuurlijk overleg over basisnet opgezet voor zowel de Brabant- als de Bentheimroute.

#### *Handhaving*

De risicoplafonds dienden als prikkel voor de goederenvervoerders om te kiezen voor bepaalde routes, en zoals hiervoor toegelicht, bij voorkeur de Betuweroute. Een overschrijding van een plafond betekent echter niet dat er sprake is van een overtreding door de vervoerder. Er wordt gemonitord hoe dit in praktijk loopt. In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen dat de Minister normadressant is. Dat betekent dat in geval van een geconstateerde overschrijding van de risicoplafonds de Minister maatregelen moet onderzoeken die overschrijdingen tenietdoen of voorkomen (artikel 15). Daarom ben ik in gesprek met alle partijen zoals hierboven geschetst. Het enige en uiterste handhavingsinstrument dat ik zou kunnen inzetten om overschrijdingen op een traject aan te pakken is een routeringsbesluit, waarbij het vervoer van bepaalde stoffen over een bepaald traject gedurende een bepaalde periode wordt verboden. Echter, een routeringsbesluit op één traject zou vanwege beperkte alternatieven voor het vervoer leiden tot aanvullende overschrijdingen op andere trajecten (het zogeheten «waterbed-effect»). Ik wil het in de toekomst nemen van een routeringsbesluit uitdrukkelijk niet uitsluiten, maar ik zie dit als een ultimatum remedium en neem dit mee in de gesprekken zoals hierboven geschetst, om te komen tot een robuust basisnet voor heel Nederland.

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