

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

1356

Vragen van het lid **Minhas** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Te veel gifreinen denderen door onze steden, doe daar iets aan Staatssecretaris»* (ingezonden 14 december 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 januari 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022-2023, nr. 1139.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Te veel gifreinen denderen door onze steden, doe daar iets aan Staatssecretaris»?¹

Antwoord 1

Ja, dat bericht is bekend.

Vraag 2

Herkent u zich in de berichtgeving over verhoogde veiligheidsrisico's voor omwonenden langs het spoor door een toenemend aantal goederentreinen die gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom vervoeren? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Antwoord 2

Ik herken mij hier niet in. Een klein deel (ongeveer 3%) van het vervoer van gevaarlijke stoffen gaat over het spoor, waarbij het spoorvervoer een belangrijke complementaire rol heeft ten opzichte van het transport per schip en per buisleidingen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is daarbij een zeer veilige manier van transport, waarbij vervoerders zich moeten houden aan internationale veiligheidseisen. Onafhankelijk van het aantal ketelwagons dat langskomt, geldt dat het transport veilig moet zijn: daar mag geen twijfel over bestaan.

Veiligheid wordt bereikt door continue aandacht voor veiligheid en maatregelen door alle betrokkenen in de hele veiligheidsketen; het belang van veiligheid deel ik met de medeoverheden, de industrie en de spoorgoederen-sector.

¹ Volkskrant.nl, 11 december 2022 (Opinie: Te veel gifreinen denderen door onze steden, doe daar iets aan Staatssecretaris (volkskrant.nl)).

De risico's zijn uiteraard afhankelijk van het aantal wagons met gevaarlijke lading, maar ook weer niet exact een op een aan het aantal goederentreinen of het aantal ketelwagons gerelateerd. Ze hangen aan de ene kant af van de veiligheid van de infrastructuur ter plekke en van de samenstelling van de treinen, de lading en veiligheid van de ketelwagons. Aan de andere kant hangen de risico's samen met onder andere de inrichting van het gebied langs het spoor, de mate van bebouwing en de maatregelen die op gebouwniveau zijn getroffen.

Het toezicht op de veiligheid van de infrastructuur en de transportmiddelen vindt plaats door de Inspectie Leefomgeving en Transport. De afweging van maatregelen met betrekking tot de inrichting van de omgeving zijn primair een lokale verantwoordelijkheid. De veiligheidsregio's zijn belast met de advisering bij ruimtelijke plannen, de voorlichting en het uitwerken van rampenplannen.

Daarnaast wil ik benadrukken dat verladers zelf mogen kiezen van welke modaliteit zij gebruik willen maken (vervoer over land, water of spoor) en het aan de vervoerders is om te kiezen via welke route goederen, waaronder gevaarlijke stoffen, vervoerd worden. Dat recht volgt uit internationale regelgeving. Elke nieuwe vergunning die een provincie of gemeente afgeeft voor nieuwe chemische installaties of opslag van gevaarlijke stoffen leidt tot een vraag naar het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In die vergunningen kunnen geen beperkingen worden opgenomen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Tegelijkertijd begrijp ik heel goed dat er ook gemeenten zijn die alleen de treinen zien langsrijden, en daarom extra aandacht voor de veiligheid en het locatiebeleid vragen.

Vraag 3

Heeft u in beeld om welke risico's het hier gaat en welke woningbouwlocaties (zowel bestaand als nieuw) rond stations en langs het spoor verhoogde veiligheidsrisico's lopen?

Antwoord 3

Met de overgang naar de Omgevingswet worden vanaf het buitenste spoor vaste aandachtsgebieden voorzien voor plasbranden (30 meter), explosies (200 meter) en gifwolken (beoogd wordt 300 meter). Binnen de aandachtsgebieden mag een gemeente bouwen, maar voor nieuwbouwplannen moet altijd een afweging worden gemaakt ten aanzien van de maatregelen die worden genomen, op basis van alle beschikbare informatie. Deze aandachtsgebieden komen langs het hele basisnet te liggen (dus ook langs de basisnetten voor weg en water), waarmee het voor lokale overheden duidelijk is wanneer er bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aandacht moet worden besteed aan de externe veiligheid en het beheersen van de gevolgen van een onverhoopt ongeval.

Wat betreft de inhoud van treinen met gevaarlijke stoffen zijn de risico's goed in beeld. Van elke trein met gevaarlijke stoffen is bekend welke stoffen vervoerd worden. Het Wagen Lading Informatie Systeem (W-LIS) geeft een compleet en actueel overzicht van welke treinen en ladingen er rijden en waar ze op het spoor staan. Hiermee hebben hulpdiensten in geval van een calamiteit direct inzicht in de locatie en de inhoud van wagons. Daarnaast zijn ketelwagons met gevaarlijke stoffen voorzien van oranje borden, waardoor een hulpdienst in geval van een calamiteit ook daaruit kan opmaken om welke stof het gaat en welke gevaarseigenschappen de stof heeft.

In het Basisnet wordt een basisbeschermingsniveau gehanteerd in de vorm van risicoplafonds (de 10^{-6} plafonds) en jaarlijks worden de gerealiseerde 10^{-6} contouren, die worden berekend op basis van de werkelijke aantallen wagons

en hun lading, vergeleken met de afgesproken plafonds.² Daarbuiten geldt dat afwegingen en maatregelen ten aanzien van de veiligheid een lokale verantwoordelijkheid zijn. Het Rijk houdt niet bij welke gebouwen zich in de nabijheid van de spoorinfrastructuur bevinden of worden gepland.

Vraag 4

Hoe gaat u voorkomen dat door een structurele toename van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen de veiligheidsrisico's voor omwonenden ook toenemen?

Antwoord 4

Zoals ik in het antwoord op vraag 2 aangaf, zijn de veiligheidsrisico's vooral te beheersen door ervoor te zorgen dat de hele veiligheidsketen op orde is. Dat is een verantwoordelijkheid van het Rijk, gemeenten en veiligheidsregio's. Met het robuust basisnet (zie hierover mijn brief³ van 25 augustus 2022) worden alle partijen in de keten beter in staat gesteld afwegingen te maken over de impact van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, weg en water.

Vraag 5

Bent u het ermee eens dat om het vervoer van gevaarlijke stoffen en woningbouw hand in hand te laten gaan te allen tijde absolute veiligheid gegarandeerd dient te worden? Zo ja, hoe gaat u met uw regierol de veiligheid van omwonenden langs het spoor garanderen?

Antwoord 5

Absolute veiligheid bestaat niet. Ook al is de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen die over het spoor vervoerd worden bijzonder klein, zal dit nooit nul zijn. De afgelopen decennia zijn er in Nederland gelukkig geen dodelijke slachtoffers gevallen als gevolg van een ongeval met een trein met gevaarlijke stoffen. Mijn streven is om dat ook in de toekomst zo te houden.

De rijksoverheid staat aan de lat om toe te zien op de veiligheid van de infrastructuur en de ketelwagens; decentrale overheden kunnen door een goede inrichting van een gebied, gebouwgebonden maatregelen en adequate rampenplannen ook bijdragen aan het beheersen van de risico's voor de inwoners. Daarmee geven Rijk, gemeenten en veiligheidsregio invulling aan de regierol om de veiligheid van omwonenden van de infrastructuur te borgen.

Vraag 6

Hoe gaat u voorkomen dat door het voorgenomen rijksbeleid gemeentes te maken krijgen met een oncontroleerbare toename van vervoer van gevaarlijke stoffen, gezien dit volledig buiten hun lokale invloed staat?

Antwoord 6

Het vervoer van goederen, inclusief dat van gevaarlijke stoffen is een recht, gebaseerd op internationale en Europese regelgeving. Het staat verladers vrij om de modaliteit te kiezen, dus of het vervoer per vrachtwagen, schip, trein en bus zal plaatsvinden. Zolang vervoerders zich vervolgens aan de internationale veiligheidseisen houden staat het hen vrij een route te kiezen en in het geval van spoor daarvoor treinpaden aan te vragen.

Ik stimuleer de verladers zoveel mogelijk gebruik te maken van de duurzame en veilige modaliteiten als spoor, water en buisleidingen. Om risico's verder te beperken zijn er afspraken en convenanten met de industrie. Hierover bent u recent geïnformeerd in eerdergenoemde brief van 25 augustus 2022.

² De 10⁻⁶ risicocontour is de wettelijke veiligheidsnorm voor het Basisnet, het basisbeschermingsniveau, en houdt in dat er zich geen kwetsbare objecten, zoals woningen, binnen de gerealiseerde 10⁻⁶ risicocontour mogen bevinden. 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 groter is dan 1 op een miljoen per jaar. Aan deze norm wordt in heel Nederland voldaan.

³ Jaarverslag Basisnet 2021, Kamerstuk 30 373, nr 75.

Daarnaast loopt inmiddels een externe evaluatie van de werking van het Basisnet, om met name op de aspecten sturing en handhaving te kijken naar alle realistische en juridisch haalbare mogelijkheden om op de risicoplafonds te sturen. Daarbij worden ook vragen die decentrale overheden hebben gesteld meegenomen.

Vraag 7

Kunt u toelichten welke risicoanalyses er inmiddels zijn uitgevoerd en welke veiligheidsmaatregelen er verscherpt zijn en verscherpt zullen worden?

Antwoord 7

Jaarlijks wordt aan uw Kamer gerapporteerd over de ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het voorafgaande jaar en de impact daarvan op de risicocontouren en de overschrijdingen van de risicoplafonds. Ook wordt elke vijf jaar een verkenning gedaan naar de verwachte ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen waarbij de risicocontouren worden uitgerekend voor de daaropvolgende tien jaar.

In bovengenoemde brief van 25 augustus 2022 heb ik u aangegeven dat goede besluitvorming over de balans tussen een veilige leefomgeving, de woningopgave, duurzame economische ontwikkeling en het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen complexer is dan het vergelijken van berekende risicocontouren en risicoplafonds. Zowel de risicoplafonds als de berekende risicocontouren kunnen onterecht leiden tot de misvatting dat precies kan worden bepaald waar het veilig (genoeg) is en waar niet.

Los van deze verkenningen streef ik naar een continue verbetering van de veiligheid van de infrastructuur. Bij de aanleg van ATB-Vv⁴ zijn de risico's voortkomend uit het vervoer van gevaarlijke stoffen meegewogen, om juist bij seinen waar dit vervoer vaak langsrijdt deze veiligheidsmaatregel met prioriteit te nemen. Zo is bijvoorbeeld op de Brabandrouten een zeer groot aantal seinen uitgerust met deze extra veiligheidsmaatregel. Ook bij de voorgenomen uitrol van het nieuwe treinbeveiligingssysteem, ERTMS, heeft dit meegewogen. Voor de Brabandrouten is het doel om dit voor 2030 te realiseren. Ook bij de verdere landelijke uitrol is het vervoer van gevaarlijke stoffen mede bepalend voor de prioriteitstelling van de uitrol van ERTMS.

Vraag 8

Kunt u toelichten hoe gemeentes momenteel worden geïnformeerd over de stoffen die door hun gemeente getransporteerd worden? In welke mate worden hoeveelheden en een specificatie van de stoffen die vervoerd worden hierin meegenomen?

Antwoord 8

Voor het spoor wordt elk kwartaal gerapporteerd welke stoffen over welke routes zijn vervoerd. Dit gebeurt op het niveau van stofcategorieën en aantal ketelwagons. Tevens worden de risicocontouren uitgerekend en vergeleken met de risicoplafonds. Elk jaar wordt er een jaarrapportage gemaakt. Elke vijf jaar wordt een verkenning uitgevoerd naar de te verwachten ontwikkeling voor de tien jaar daaropvolgend. Al deze gegevens worden gepubliceerd op de site van InfoMil.⁵

Gemeenten kunnen vervolgens op basis van de cijfers de vragen van hun inwoners beantwoorden. De veiligheidsregio's informeren gemeenten en inwoners over risico's in de omgeving en wat te doen in geval van een incident. De veiligheidsregio's hebben hier contact over met ProRail.

ProRail beschikt ook te allen tijde over een actueel overzicht van de exacte inhoud en de locatie van de ketelwagons op het Nederlandse spoor (het Wagen Lading Informatie Systeem (W-LIS), zoals ook in het antwoord op

⁴ Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie.

⁵ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/spoor/#h2d75242c-af6d-4379-83b6-db0c192a432d>.

vraag 2 is aangegeven. De informatie wordt gedeeld met de betreffende veiligheidsregio ingeval van een calamiteit. Gemeenten hebben derhalve een zeer goed inzicht in wat er door hun gemeente reed, indien nodig inzicht in wat er rijdt en ook een beeld wat er mogelijk in de nabije toekomst gaat rijden.

Vraag 9

Hoe kan de informatievoorziening vanuit het Rijk richting gemeentes over het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor verder verbeterd worden?

Antwoord 9

Met het robuust basisnet wil ik die kennissituatie verder verbeteren door uitgebreidere toekomstverkenningen uit te voeren met een langere tijdshorizon. Daarnaast kunnen ook nu al gemeenten via de geëigende websites van de rijksoverheid, Prorail en Infomil informatie vinden over het transport van gevaarlijke goederen.

Vraag 10

In hoeverre dient de Betuweroute zich aan als alternatieve route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen? Hoe kan de capaciteit van de Betuweroute beter worden benut?

Antwoord 10

De Betuweroute is aangelegd om een goede ontsluiting te creëren tussen de haven van Rotterdam en Duitsland. Hierbij gaat het zowel om gevaarlijke goederen als andere stromen. Het is een belangrijke en speciale verbinding voor spoorgoederenvervoer.

Omdat de herkomst en de bestemming van goederen uiteen kunnen lopen, is gebruik van de Betuweroute niet altijd het meest logisch. Zo hebben de havens van Amsterdam, Vlissingen en de Eemshaven geen directe verbinding met de Betuweroute en is ook Chemelot, als groot chemiecluster, niet direct aangesloten. Bovendien is het voor bestemmingen in bijvoorbeeld Polen niet voor de hand liggend om via de Betuweroute en het Duitse Ruhr-gebied te rijden. Vervoer van en naar die locaties zal altijd ook deels over het gemengde spoor gaan.

Als in Duitsland de aanleg van het Derde Spoor is voltooid, kan de beschikbare capaciteit op de Betuweroute beter benut worden, ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Vraag 11

In hoeverre dient het vervoeren van gevaarlijke stoffen over water zich aan als structurele oplossing? Hoeveel capaciteit is hiervoor beschikbaar?

Antwoord 11

Het merendeel (meer dan negentig procent) van de gevaarlijke stoffen in Nederland worden al via water en buisleidingen vervoerd. Het vervoer per spoor en weg zijn complementair als modaliteit. Ook voor het vervoer over water geldt dat zowel de herkomst als de bestemming over het water bereikbaar moet zijn zodat niet alle stromen geschikt zijn voor het vervoer over water.

Vraag 12

In hoeverre kan het inzetten op vervoer door buisleidingen bijdragen aan een structurele oplossing van dit probleem?

Antwoord 12

Buisleidingen kunnen een bijdrage leveren voor het bulktransport van gevaarlijke stoffen met een vaste herkomst en bestemming. Zoals in het antwoord op vraag 6 is aangegeven staat het de industrie vrij om te kiezen voor de modaliteit om goederen en stoffen te vervoeren. Gevaarlijke stoffen die per buis vervoerd gaan worden, worden in elk geval niet per trein vervoerd en in die zin helpen buisleidingen om het transport per trein minder te laten groeien.

Vraag 13

Hoe kan het «delta corridor»-project versneld uitgevoerd worden? Kunt u toezeggen dat er door dit project ook daadwerkelijk minder gevaarlijke stoffen over spoor worden vervoerd in de (nabije) toekomst?

Antwoord 13

Zoals in de Kamerbrief⁶ over de Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (verder: MIEK) is genoemd maakt de Delta (Rijn) Corridor project onderdeel uit van dit programma. Als onderdeel van de MIEK aanpak wordt gekeken hoe projecten zoals de Delta (Rijn) Corridor project versneld kunnen worden; op dit moment is dit nog niet het geval.

De inzet van het project is een buisleidingenbundel voor waterstofgas (H₂), kooldioxide (CO₂), propeen (C₃H₆), LPG en mogelijk ammoniak. Een aantal van deze stoffen wordt nu niet per trein vervoerd (waterstofgas zou bijvoorbeeld een deel van het vervoer van aardgas kunnen gaan innemen) en bij andere is de eventuele afname van vervoer zeer afhankelijk van welke ondernemingen aangesloten kunnen worden op deze buisleidingbundel. Een toename van het vervoer van energiedragers zal met de energietransitie ook een plek moeten krijgen.

Ik ben me ervan bewust dat buisleidingen een stil en schoon alternatief kunnen zijn ten opzichte van het vervoer per weg, water of spoor. Ik span me dan ook in om het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen zoveel als mogelijk te stimuleren. Dit staat ook in de intentieverklaring die afgesloten is met de provincies als onderdeel van het Delta Rijn Corridor project. Op grond van wat ik heb aangegeven bij antwoord 6 kan ik u echter geen toezegging doen dat door dit project er ook daadwerkelijk in absolute zin minder gevaarlijke stoffen per spoor vervoerd gaan worden.

⁶ Zie Kamerstuk 29 826, nr. 155.