

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kernmerk
IENW/BSK-2019/123210

Bijlage(n)
I Jaarverslag Basisnet
II Chemelot Studie
III Verklaring Chemelot

Datum 11 juni 2019
Betreft Verslag Basisnet 2018

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik uw Kamer het verslag Basisnet aan, waarin de ontwikkelingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, weg en water over 2018 worden gepresenteerd. Het beeld dat uit de rapportage naar voren komt grotendeels overeen met voorgaande jaren. Voor spoor zijn er nog steeds overschrijdingen van de risicoplafonds; voor weg is sprake van overschrijdingen op twee wegvakken en voor water zijn er geen bijzonderheden.

Voor externe veiligheid (in allerlei domeinen, zoals chemische bedrijven, tankstations, buisleidingen, (vaar)wegen en spoorlijnen) hanteren we in Nederland één veiligheidsnorm: geen kwetsbare objecten, zoals woningen, binnen de PR (plaatsgebonden risico) 10–6 contour. Voor bijvoorbeeld 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. Er is nu dus nergens sprake van een onveilige situatie. Ik kijk met alle betrokken partijen hoe we om kunnen gaan met enerzijds het toenemend goederenvervoer over spoor, weg en water en anderzijds de behoefte om veilig binnenstedelijk te kunnen bouwen.

In deze brief geef ik een nadere toelichting op mijn aanpak om de overschrijdingen van de risicoplafonds tegen te gaan en daarmee de risico's verder te verlagen, bijvoorbeeld door het onderzoeken van mogelijkheden tot een modal shift; het gebruik maken van andere vervoersmogelijkheden. Ik informeer u tevens over de succesvolle uitvoering van het convenant over het veiliger rijden van brandbare gassen op het spoor (het zogeheten convenant warme-bleve vrij rijden). Tot slot ga ik in op de inhoud van het jaarverslag.

Gezamenlijke zoektocht naar hernieuwde balans in basisnet

De afgelopen maanden was sprake van onrust over de overschrijdingen van de risicoplafonds van basisnet spoor. Die onrust begrijp ik en daarover heb ik op 13 februari uw Kamer een brief gestuurd met een uitgebreide toelichting (Kamerstuk 30373, nr. 69) op mijn aanpak zoals weergegeven in mijn brief van 20 juni 2018 (Kamerstuk 30373, nr. 68). Die aanpak is gericht op het voorkomen van vervoer (zoals bij chloor), maximaal gebruik van de Betuweroute en modal shift naar

binnenvaart en/of buisleidingen. Het Rijk, decentrale overheden, vervoerders en verladers hebben daarbij een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het vervoer van goederen over het spoor, waaronder gevaarlijke stoffen, onder de voorwaarde dat de veiligheid van omwonenden nooit in het geding mag zijn. Binnen deze voor iedereen geldende randvoorwaarde is het nu zoeken naar het leggen van de puzzel tussen de verschillende opgaven van binnenstedelijk bouwen en de ambities tot groei van het spoorgoederenvervoer.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kernmerk
IENW/BSK-2019/123210

Tijdens het Platform voor de veiligheid rond het spoor op 9 mei 2019 heb ik daarover in goede sfeer van gedachte gewisseld met bestuurders van decentrale overheden en vertegenwoordigers van de goederensector en chemische industrie. De vervoerders en verladers boden tijdens het overleg aan om maximaal transparant te zijn richting gemeenten over hun afwegingen, de wijze van het vervoer en hoe men de veiligheid in acht neemt. Zo kan meer in gezamenlijkheid worden gezien hoe het goederenvervoer optimaal verdeeld kan worden over de verschillende trajecten in Nederland. Het maximaal benutten van de speciaal voor goederenvervoer ontworpen Betuweroute blijft daarmee het uitgangspunt, waarbij we ook de komende jaren nog wel rekening moeten houden met omleidingen vanwege werkzaamheden aan het Derde spoor. Hier heb ik ook bij mijn Duitse collega's Ferlemann en Wust over gesproken en we hebben afgesproken dat ProRail en DB Netze nauw contact hebben over de planning van de werkzaamheden.

Ik heb met de bestuurders uit het zuiden en oosten afgesproken ook afzonderlijk verder in overleg te treden over de specifieke knelpunten op de Brabantroute en de Benthemroute.

Tijdens het Platform op 9 mei 2019 heb ik de afspraak gemaakt om voor de zomer van 2020 met betrokken partijen een gedragen beeld van de structurele oplossingen te hebben. Om tot oplossingen te komen doorlopen betrokken partijen –overheden, vervoerders, verladers en ProRail- een aantal stappen. Dit start met het inventariseren van knelpunten in een aantal regionale sessies, waarin verkend wordt waar het vervoer zoals verwacht¹ kan gaan botsen met Ruimtelijke Ordeningsplannen en mogelijk tot een verhoogd groepsrisico leidt. Voor de regio's / gemeentes met de meeste c.q. grootste knelpunten worden maatregelen verkend en doorgerekend.

Voortgang maatregelenpakket om overschrijdingen tegen te gaan

Naast dit traject ben ik in de loop bezig met de maatregelen die ik heb genoemd in de Kamerbrief van 20 juni 2018 (Kamerstuk 30373, nr. 68).

Ik zet in dat kader met ProRail in op een stimuleringspakket voor een nog betere benutting van de Betuweroute. Binnenkort met vervoerders een overleg georganiseerd om te onderzoeken wat voor verdere stappen mogelijk zijn om dat deel van het vervoer dat nog geen gebruik maakt van de Betuweroute meer aan te sporen dit wel te doen. Dit kan een prijsprikkel zijn, maar bijvoorbeeld ook ondersteuning bij het inzetten van andere locomotieven (niet alle locomotieven zijn geschikt voor de Betuweroute). In de tweede helft van dit jaar verwacht ik hierover meer duidelijkheid te kunnen geven.

Om overschrijdingen van de risicoplafonds van Basisnet zoveel mogelijk te voorkomen adviseert ProRail in alle accountgesprekken met goederenvervoerders

¹ Prognose Vervoer Gevaarlijke Stoffen 2028, bijlage bij Kamerbrief van 20 december 2018 over Voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute (Kamerstuk 22589, nr. 809)

zoveel mogelijk gebruik te maken van de Betuweroute (serviceloket). ProRail analyseert tweejaarlijks het vervoer van gevaarlijke stoffen over de omleidingsroutes van de Betuweroute en kijkt daarin ook naar de redenen van vervoerders om geen gebruik te maken van de Betuweroute². Voor 2019 zal opnieuw zo'n analyse worden gemaakt en aan uw Kamer worden aangeboden bij het Jaarverslag Basisnet over 2019.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kernmerk
IENW/BSK-2019/123210

Daarnaast wordt in het cluster duurzaamheid van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer gewerkt aan de afronding van een voorlichtingsdocument over basisnet specifiek voor verladers om hen bewust te maken van hun rol en mogelijkheden voor het kiezen van routes en het verminderen van overschrijdingen van de risicoplafonds.

Eén van de lange termijn maatregelen is het bekijken van de mogelijkheden van een modal shift van de meest gevaarlijke stoffen. In dat kader is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de ontlasting van de Basisnet knelpunten door het realiseren van een modal shift van LPG op de Brabantroute (MKBA modal shift Chemelot) naar vervoer per water en/of naar buisleidingen. In bijgevoegde studie is een aantal oplossingsvarianten onderzocht zoals optimalisatie en/of uitbreiding van de binnenhaven Stein en de aanleg van een buisleiding.

De MKBA is gematigd positief voor het uitbreiden van de binnenhaven. De studie toont aan dat vooral een nog aan te leggen buisleiding op Belgisch grondgebied het meest kan bijdragen aan het terugdringen van de overschrijdingen van de risicoplafonds op de Brabantroute. Daar staan wel hoge investeringskosten tegenover.

Het is in de eerste plaats aan private partijen om te investeren in buisleidingen. Tegelijkertijd biedt de studie aanknopingspunten om het gesprek aan te gaan met de betrokken bedrijven en de regio, gelet op het perspectief dat dit kan bieden voor Chemelot. Ik zal daarom in overleg treden met de betrokken partijen en het vervolgproces ondersteunen waar dat kan. Ik ben verheugd te zien dat Chemelot-bedrijven via een verklaring aangegeven hebben zich verder te willen inzetten voor modal shift oplossingen die kunnen bijdragen aan het verminderen van overschrijdingen van de risicoplafonds op de Brabantroute (zie bijlage). Dit is nogmaals bevestigd tijdens het Platform voor de veiligheid rond het spoor. Ik verwacht u in het najaar meer te kunnen melden over het vervolgtraject.

Verslag Basisnet 2018

Op de weg was in 2018 sprake van geringe overschrijdingen van het Basisnet Weg op twee wegvakken. De overschrijding op de omleidingsroute voor de Thomassentunnel in de A15 bij Rotterdam is het gevolg van een ontwerpfout. Bij het bepalen van het risicoplafond is niet onderkend dat dit wegvak niet alleen een omleidingsroute is voor de tunnel, maar ook een lokale ontsluitingsroute en een verbindingsroute van/naar de N57. Daardoor worden er meer en andere stoffen over dit wegvak vervoerd dan alleen stoffen die niet door de tunnel mogen. Het voornemen is om dit te corrigeren bij de eerstvolgende update van de tabel Basisnet Weg.

Onduidelijk is of de overschrijding op de A76 (de weg van België naar Duitsland via Limburg) tussen Heerlen en de grens met Duitsland structureel of incidenteel

² ProRail: Analyse Basisnet 2017 omleidingsroutes Betuweroute, bijlage bij kamerbrief van 20 juni 2018 (Kamerstuk 30373, nr. 68).

is. Daarom zal het vervoer op aangrenzende wegvakken op de A76 richting grens met België in 2019 worden geteld.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Het spoor kent overschrijdingen van de risicoplafonds – conform de eerder aan uw Kamer uitgesproken verwachting –, waarbij de problematiek concentreert op de Brabantroute, de Bentheimroute en de trajecten die daarnaar toe leiden. Het verslag Basisnet 2018 (bijlage I) laat op basis van de als bijlage bijgevoegde Monitoringrapportage Basisnet Spoor 2018 zien dat op het traject Boxtel-Venlo de overschrijdingen van de PR-10-6-plafonds, die in 2017 waren verdwenen, zijn terug gekeerd als gevolg van een toename van het gebruik van grensovergang Venlo in 2018 vanwege werkzaamheden aan het Duitse deel van de Betuweroute. Er is geen sprake van kwetsbare objecten binnen deze PR-10-6 plafonds. Omdat ook in 2019 en volgende jaren de Betuweroute vanwege werkzaamheden regelmatig niet beschikbaar zal zijn, zal ik in overleg blijven met mijn Duitse collega om gedurende deze werkzaamheden te blijven zoeken naar de mogelijkheden om de Betuweroute zoveel mogelijk te benutten.

Ons kernmerk
IENW/BSK-2019/123210

Het Verslag Basisnet 2018 bevat als bijlage het Verslag over de uitvoering en werking van het convenant “Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen” in 2018. Dit convenant is op 14 mei 2012 gesloten met verladers, terminal-operators, spoorgoederenvervoerders en ProRail en heeft als doel het voorkómen van een warme BLEVE³. 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 4642 treinen die brandbare gassen vervoerden op het gemengde net, is 99% warme BLEVE vrij samengesteld. Ik ben blij om te constateren dat dit hoge percentage nu voor het derde achtereenvolgende jaar is gerealiseerd. Daar komt bij dat 99% van de treinen gereden zijn door vervoerders die partij zijn bij het convenant. Daarmee is de dekkingsgraad van het convenant fors toegenomen ten opzichte van 2017 (91%) en is het convenant zeer succesvol.

³ 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. De combinatie van die twee verschijnselen kan ervoor zorgen door dat de tank met brandbaar gas (na verloop van tijd) bezwijkt. Het vrijkomende tot vloeistof verdicht gas kan expanderen en verbranden als een grote vuurbal.

Tot slot

Vervoerders, verladers, decentrale overheden en het Rijk staan voor de gezamenlijke opgave om het vervoer van gevaarlijke stoffen op zo'n manier te verdelen over de verschillende routes dat de impact op de omgeving en de ruimtelijke ontwikkelingen zo klein mogelijk is. Dit betekent ook dat als het vervoer niet via route A gaat, het via route B moet. In andere woorden, een oplossing voor de een, is het probleem voor de ander. We kunnen daarom alleen in gezamenlijkheid deze puzzel oplossen. Het Platform op 9 mei heeft mij vertrouwen gegeven in de bereidheid van alle betrokkenen om dit te realiseren. Door eerst alle (lokale) knelpunten goed in beeld te brengen kunnen we stappen gaan zetten naar oplossingsrichtingen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kernmerk
IENW/BSK-2019/123210