

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 kenmerk

IENW/BSK-2019/23386

Datum 13 februari 2019
Betreft Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak, inclusief beantwoording Kamervragen van het lid Lacin (SP), de leden Amhaouch (CDA) en Schonis (D66) en het lid Ziengs (VVD)

Geachte voorzitter,

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 Lacin (SP) over het bericht 'Ministerie wil gevaarlijke stoffen over Twents spoor legaliseren', van de leden Amhaouch (CDA) en Schonis (D66) over het bericht 'Risicoplafonds voor vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor wordt verruimd' en van het lid Ziengs (VVD) over het bericht 'Te veel gevaarlijke stoffen per trein langs Amersfoort'.

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 veiligheid¹ (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 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

¹ 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.

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 dichterbij 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/23386

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 30373, 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 30373, 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 30373, 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 30373, 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, Kamerstuk 28089, 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.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/23386

Vragen van het lid Laçin (SP) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Ministerie wil gevaarlijke stoffen over Twents spoor legaliseren' (ingezonden 31 januari 2019, kenmerk 2019Z01722)

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/23386

Vraag 1

Kent u het bericht 'Ministerie wil gevaarlijke stoffen over Twents spoor legaliseren'?

Ja.

Vraag 2

Is het waar dat er overschrijdingen van risicoplafonds zijn die in 2015 zijn afgesproken? Zo ja, kunt u het aantal overschrijdingen in 2016, 2017 en 2018 noemen?

Ja, er is op een aantal locaties sprake van overschrijdingen van de risicoplafonds, met name op de Bentheimroute en Brabantroute. In de jaarverslagen basisnet wordt jaarlijks over de risicoplafonds gerapporteerd aan uw Kamer. Voor het precieze aantal overschrijdingen in 2015, 2016 en 2017 verwijs ik u daarom naar de jaarverslagen (Kamerstuk 30373, nr. 63, 66 en 68). Het jaarverslag basisnet over 2018 zal ik u naar verwachting voor de zomer toesturen. Voor de omleidingsroutes van de Betuweroute (Bentheimroute en Brabantroute) wordt – naast het jaarverslag – ook per kwartaal een rapportage gemaakt en via de website van Infomil openbaar gemaakt. Echter, zoals ik heb toegelicht in mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak' (die parallel aan de beantwoording van deze Kamervragen aan uw Kamer is aangeboden) is de veiligheid nergens in het geding.

Vraag 3

Welke acties zijn er ondernomen naar aanleiding van deze overschrijdingen? Is er gehandhaafd richting vervoerders? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4

Kunt u aangeven waarom deze risicoplafonds zijn afgesproken in 2015? Deelt u de mening dat risicoplafonds niet voor niets zijn afgesproken en gerespecteerd dienen te worden?

Antwoord 3 en 4

Voor het antwoord op beide vragen verwijs ik naar mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak' die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 5

Is het waar dat u voornemens bent om de risiconormen op te rekken, zodat overschrijdingen gelegaliseerd worden? Zo ja, waarom bent u dit van plan? Welke andere mogelijkheden ziet u om de overschrijdingen aan te pakken zonder normen op te rekken?

² Tubantia.nl, 25 januari 2019, 'Ministerie wil gevaarlijke stoffen over Twents spoor legaliseren' (<https://www.tubantia.nl/regio/ministerie-wil-gevaarlijke-stoffen-over-twents-spoor-legaliseren~a97f97b3/>)

Nee, de veiligheidsnorm blijft gelijk: dit betekent geen woningen 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 (plaatsgebonden risico (PR) 10-6). Deze veiligheidsnorm wordt niet opgerekt. Voor mijn aanpak om de overschrijdingen aan te pakken verwijs ik naar mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak' die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 6

Welke rol spelen burgemeesters, lokale bestuurders, gemeenteraden, Provinciale Staten en bewoners in het proces als normen gewijzigd worden? Deelt u de mening dat wijzigingen van normen gevolgen heeft voor provincies, gemeenten en bewoners en dat zij inspraak moeten hebben voordat besluitvorming plaatsvindt? Zo ja, hoe gaat u dit organiseren en waarborgen?

Vraag 9

Wat heeft u gedaan met eerdere meldingen van provincies en gemeenten die zich zorgen maken over het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor?

Antwoord 6 en 9

Voor het antwoord op deze vragen verwijs ik naar mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak' die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 7

Hebben alle gemeenten en provincies die te maken hebben met vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor kennis van de stoffen die vervoerd worden? Zo ja, hoe is dit geregeld? Zo nee, waarom niet?

In het RID³ is vastgelegd welke specifieke gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd mogen worden en op welke wijze. In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen staan voor bepaalde stoffen nog aanvullende eisen genoemd. Informatie over welke categorieën gevaarlijke stoffen in welke hoeveelheden over het spoor zijn vervoerd, wordt elk kwartaal door ProRail opgesteld en op de website van InfoMil gepubliceerd. Op basis van het RID, de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de realisatiecijfers kunnen de veiligheidsregio's zich voorbereiden op een eventueel incident.

De meeste gevaarlijke stoffen worden via buisleidingen (52%) en binnenvaart (40%) vervoerd. Via de weg is dit 6,5% en via het spoor 1,4%⁴. Indien er sprake is van een incident met een trein met gevaarlijke stoffen beschikt ProRail op basis van de wagenlijst, die voor vertrek door de vervoerder bij ProRail wordt ingediend, over actuele ladinginformatie. Deze ladinginformatie verstrekt ProRail binnen 15 minuten aan de hulpdiensten, zodra daar behoefte aan ontstaat (Kamerstuk 30373, nr. 63).

³ RID: Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses. Hierin staan de internationale afspraken over regelgeving voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen.

⁴ Bron CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/36/vervoer-gevaarlijke-stoffen-gelijkgebleven-in-2017>

Vraag 8

Hebben alle gemeenten en provincies een actieplan in het geval van een ramp?

Het bestuur van de veiligheidsregio stelt op grond van artikel 16 uit de Wet Veiligheidsregio's ten minste eenmaal in de vier jaar een crisisplan vast. Dit crisisplan omvat een beschrijving van de organisatie, de verantwoordelijkheden, de taken en de bevoegdheden met betrekking tot de maatregelen en voorzieningen die de gemeenten treffen inzake de rampenbestrijding en de crisisbeheersing. Daarnaast is het bestuur van de veiligheidsregio op grond van artikel 4.1.1 van het Besluit Veiligheidsregio's ervoor verantwoordelijk dat de brandweer een eenheid voor het verkennen van gevaarlijke stoffen en een eenheid voor de bestrijding van ongevallen met gevaarlijke stoffen heeft en beschikt over een adviseur gevaarlijke stoffen.

De regionale brandweer moet volgens artikel 4.1.5 lid 3 van het Besluit Veiligheidsregio's voor de bestrijding van ongevallen met gevaarlijke stoffen beschikken over beschreven procedures voor:

- de aanpak van de bestrijding van ongevallen met gevaarlijke stoffen;
- het verkennen en meten van gevaarlijke stoffen, en
- het waarschuwen en informeren van de bevolking.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/23386

Vragen van de leden Amhaouch (CDA) en Schonis (D66) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht dat de risicoplafonds voor vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor wordt verruimd. (ingezonden 1 februari 2019, kenmerk 2019Z01851).

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/23386

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat Bathmen in verzet gaat tegen giftreinen?⁵

Ja.

Vraag 2

Klopt het bericht dat het kabinet de mogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor wil verruimen door de risiconormen te verruimen?

Vraag 4

Hoe passen de beoogde verruiming van risiconormen bij de thans geldende wettelijke normen? Wordt thans voldaan aan die normen? Zo nee, waarom wordt daar niet tegen opgetreden?

Antwoorden 2 en 4

Voor het antwoord op deze vragen verwijs ik naar mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak' die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 3

Deelt u de visie dat risiconormen objectief en deskundig moeten worden vastgesteld? Zo ja, welk objectief model en/of berekening wordt gebruikt om te komen tot de juiste veiligheidsnormen / plafonds?

Ja. De risico's (die de basis vormen van het vaststellen van de risicoplafonds) van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden objectief en deskundig vastgesteld. Door een extern bureau worden jaarlijks de risico's van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen berekend. Die berekeningen worden uitgevoerd op basis van de door het RIVM vastgestelde en beheerde rekenmethodiek, waarvan het verplicht te gebruiken rekenprogramma RBM II onderdeel van uit maakt.

Vraag 5

Wat zijn de prognoses voor de komende vijf jaar over de verschillende "Basisnet-sporen" met betrekking tot vervoer van chemische/giftige stoffen?

In de brief aan de Tweede Kamer van 20 december jongstleden heb ik u geïnformeerd over de prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen tot 2028 (Kamerstuk 29984, nr. 809). In het geschetste proces rondom het opnieuw kijken naar de plafonds, zoals beschreven mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak' die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden, worden deze prognoses meegenomen.

⁵ <https://www.destentor.nl/deventer/zeker-weten-dat-bathmen-in-verzet-gaat-tegen-giftreinen~a750b93a/>

Vraag 6

Zijn de Nederlandse veiligheidseisen afgestemd met de veiligheidseisen die in Europa gelden?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/23386

Ja. In internationale regelgeving⁶ is vastgelegd welke specifieke gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd mogen worden en op welke wijze. In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen staan voor bepaalde stoffen nog aanvullende eisen genoemd. De veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen is geregeld door Europese wetgeving⁷ en doorgevoerd in Nederlandse wetgeving. Daar bovenop hebben wij in Nederland met de wet basisnet extra aanvullende regelgeving gemaakt om de kans op een ongeluk zo beperkt mogelijk te maken.

Vraag 7

Wat bedoelt de regering met de opmerking dat de in 2015 vastgestelde normen geen reële risiconormen zijn maar 'sturingsnormen' en met de opmerking "(h)et systeem zat bij aanvang als het ware in een te krap jasje"?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak' die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 8

Kan nader uiteengezet worden wat de wettelijke basis is voor de zinsnede dat de staatssecretaris in gesprek wil gaan met lokale overheden over (citaat) "benodigde aanpassingen van de risicoplafonds in het Basisnet"?

In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen dat in geval van een geconstateerde overschrijding van de risicoplafonds maatregelen moeten worden onderzocht om die overschrijding teniet te doen of te voorkomen (artikel 15). Eén van de mogelijkheden daartoe is aanpassing van de risicoplafonds (artikel 17). Waarbij geldt dat eventuele aanpassingen omhoog of omlaag in onderlinge samenhang bezien moeten worden, zoals gemeld in mijn brief van 20 juni 2018 (Kamerstuk 30373, nr. 68).

Vraag 9

Welk perspectief biedt de staatssecretaris de mensen die langs die spoorlijnen wonen? Welk risico lopen zij nu echt en welk risico lopen zij in de toekomst?

Op locaties waar overschrijdingen van de risicoplafonds bestaan is de veiligheid gewaarborgd. Dit betekent dat er geen woningen op plaatsen staan waar het risico op overlijden groter is dan 1 op een miljoen per jaar (plaatsgebonden risico (PR) 10⁻⁶). Aan die veiligheidsnorm wordt overal voldaan, ook op locaties waar de risicoplafonds worden overschreden. En ook bij een eventuele aanpassing van de risicoplafonds, blijft voldoen aan de veiligheidsnorm een randvoorwaarde. Voor mijn aanpak om de overschrijdingen aan te pakken verwijs ik naar mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak' die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

⁶ RID: Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses. Hierin staan de internationale afspraken over regelgeving voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen.

⁷ Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land.

Vraag 10

Wanneer kan de Kamer de aangekondigde brief van u verwachten met het overzicht van de aangekondigde acties en initiatieven die lopen om de productie en verwerking van gevaarlijke stoffen meer op één locatie samen te brengen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/23386

Vraag 14

Wat is de stand van zaken van de dialoog die u aankondigde in de brief van 20 december 2018 (Kamerstuk 29984, nr. 809) met de betrokken partijen van de Quick Scan voor de chemische clusters van Amsterdam, Rotterdam, Zeeland, Moerdijk en Delfzijl aangezien de treinen van deze clusters grotendeels langs Deventer het land uit worden getransporteerd?

Antwoord 10 en 14

In de brief van 20 december 2018 heb ik u geïnformeerd over de quick scan die is uitgevoerd voor de chemische clusters van Amsterdam, Rotterdam, Zeeland, Moerdijk en Delfzijl (Kamerstuk 29984, nr. 809). In deze quick scan zijn enkele potentiële mogelijkheden geïdentificeerd om vervoersstromen te combineren, een modal shift naar binnenvaart en buisleidingen of productie op locatie te realiseren. Een goed voorbeeld van dat laatste is het vorig jaar gesloten convenant over de beëindiging van incidentele chloortransporten (28 mei 2018). Het gesprek met betrokken bedrijven en ook met chemieclusters over de haalbaarheid van deze en andere mogelijkheden zal dit voorjaar worden gestart. Een klein deel van het vervoer van deze clusters gaat via Deventer. Het merendeel gaat via Brabant en de Betuweroute het land uit. Overigens zal bij een succesvolle toepassing dit op een beperkt aantal spoorwegtrajecten tot risicoreductie leiden. Ik zal uw Kamer bij het jaarverslag over 2018 nader informeren over de voortgang.

Vraag 11

Welke maatregelen kunnen de verschillende betrokken partijen nemen om de veiligheid te vergroten voor de omgeving?

Naast de aanpak zoals verwoord in mijn brief "Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak" die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden, kan ieder vanuit een eigen verantwoordelijkheid bijdragen aan het verder vergroten van de veiligheid. Vervoerders kunnen waar mogelijk en in overleg met ProRail via de Betuweroute rijden, verladings kunnen contractuele afspraken maken met vervoerders over het gebruik van routes, gemeentes kunnen hun bouwplannen afstemmen op het vervoer dat langs kan komen en vanuit het Rijk werken wij aan voortdurende verbetering van veiligheid op het spoor door verschillende maatregelen, zoals de aanleg van vijfde tranche ATB-Vv op korte termijn en de uitrol van ERTMS op de langere termijn.

Vraag 12

Hoeveel procent van de giftreinen over de Twentelijn zijn voorzien van geluidsarme wagons? Wat zijn de plannen en doelen om deze wagons in de toekomst allemaal stil te maken (geluidsarm)?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/23386

Het percentage geluidsarme wagons in goederentreinen is ruwweg 50%. Daarvan is niet bekend hoe hoog dat percentage is voor treinen met gevaarlijke stoffen. Vanuit Europa wordt gewerkt aan regelgeving voor het stiller maken van bestaande goederentreinen. Ik zal uw Kamer binnenkort – in het kader van gedifferentieerd rijden - informeren over de laatste ontwikkelingen op dit punt.

Vraag 13

Wanneer is de pilot inzake reductie van geluidsoverlast in Brabant (Meteren) afgerond en kunnen de geleerde verbeteringen ook op de Twente lijn worden geïmplementeerd?

De pilot is naar verwachting in de tweede helft van dit jaar afgerond. Afhankelijk van de resultaten van deze proef zal ik de inzet van het afwegingskader op andere locaties overwegen.

Vragen van het lid Ziengs (VVD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Te veel gevaarlijke stoffen per trein langs Amersfoort'. (ingezonden 7 februari 2019, kenmerk 2019Z02381)

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/23386

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Te veel gevaarlijke stoffen per trein langs Amersfoort'?⁸

Ja.

Vraag 2

Kunt u toelichten welke limieten voor treinen met gevaarlijke stoffen er gelden op de routes rond Amersfoort?

Ja. Als ik ervanuit mag gaan dat u met limieten de risicoplafonds bedoelt, deze zijn vastgelegd in bijlage 2 bij de Regeling Basisnet.⁹

Vraag 3

Kunt u aangeven hoe deze limieten tot stand gekomen zijn en waar de limieten en bijbehorende risico's op gebaseerd zijn?

Vraag 4

Kunt u een verklaring geven voor het hoge aantal overschrijdingen op de routes van en naar Utrecht en van en naar Apeldoorn? Op basis van welke argumenten is er voor gekozen om deze routes alsnog te gebruiken?

Vraag 5

Worden deze limieten op het spoor gehandhaafd? Zo ja, hoe vaak en welke instantie voert dit uit?

Antwoord 3, 4 en 5

Zie voor de beantwoording van bovengenoemde vragen mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak' die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 6

Klopt het dat de overschrijdingen zo hoog zijn door omleidingen van de Betuweroute en dat deze situatie tot 2023 kan duren? Zo ja, wat zijn de oorzaken dat deze situatie nog lange tijd zal duren?

Vraag 7

Indien de situatie tot 2023 blijft voortbestaan, wat gaat u eraan doen om het aantal wagons met gevaarlijke stoffen dat langs Amersfoort rijdt, niet de toegestane limiet te laten overschrijden?

Antwoord 6 en 7

De aanleg van het derde spoor Betuweroute is één van de redenen voor de overschrijdingen, zie ook mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds

⁸ Website Algemeen Dagblad, 31 januari 2019 (<https://www.ad.nl/amersfoort/te-veel-gevaarlijke-stoffen-per-trein-langs-amersfoort~aa00de6d/>)

⁹ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035000/2016-12-01>

op het spoor en mijn aanpak' die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden. Het proces van vergunningverlening aan Duitse zijde is de oorzaak dat de werkzaamheden aan het derde spoor langer duren dan aanvankelijk gedacht. In de brief van 20 december 2018 (Kamerstuk 29984/22589, nr. 809) heb ik u gemeld dat voor 2021 veel werkzaamheden aan het derde spoor staan gepland. Uit de contacten met onze Duitse partners blijkt voornamelijk dat in de jaren na 2021 de buitendienststellingen teruggaan naar het meer reguliere patroon zoals dat ook voor 2019 en 2020 zal gelden. Tot het moment dat het derde spoor gerealiseerd is zullen vanwege de werkzaamheden de omleidingsroutes worden gebruikt.

Vraag 8

Is het een mogelijkheid dat er meer via de route rond Hilversum en Zwolle vervoerd zal gaan worden? Zo nee, worden de limieten dan naar beneden bijgesteld?

Vraag 9

Indien u dit niet kan garanderen, wat is dan de legitimiteit van ingestelde limieten?

Antwoord 8 en 9

Zoals in mijn brief 'Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak' die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden, is beschreven wordt met alle betrokken partijen overlegd. Het is nu te vroeg om uitspraken te doen over specifieke trajecten.

Vraag 10

Bent u in contact met provincie en gemeenten om tot een oplossing voor dit probleem te komen? Zo ja, op welke manier worden zij betrokken? Zo nee, waarom niet?

Ja, mijn aanpak 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. Decentrale overheden zijn vanaf het begin betrokken, o.a. om de plannen voor ruimtelijke ontwikkeling langs het spoor mee te nemen in een open en transparant proces. Ook 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.