

Vergaderjaar 2021–2022

**30 373**

**Vervoer gevaarlijke stoffen**

**Nr. 73**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 30 november 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 14 juli 2021 inzake het Jaarverslag basisnet en ontwikkeling robuust basisnet spoor (Kamerstuk 30 3733, nr. 72)).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 november 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Van der Zande

Vraag 1. Bent u aan de slag met het aanstellen van een verkenner voor de opgave op en om de Brabantroute? Zo ja, wat is de stand van zaken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 1. Op dit moment ben ik in gesprek met de provincie Noord-Brabant om de aard en omvang van de opgave in kaart te brengen, in de context van het programma Robuust Basisnet Spoor. Afhankelijk van het verdere verloop van de gesprekken zal moeten blijken of de inzet van een verkenner meerwaarde heeft.

Vraag 2. Welke stappen zijn er gezet in de uitvoering van de motie-Schonis c.s. (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 62), die in november 2020 is ingediend, waarin de regering wordt verzocht met een visie te komen op het spoorgoederenvervoer analoog aan het Toekomstbeeld OV 2040, waarbij het huidige functioneren van het Basisnet Spoor en vraagstukken over geluid- en trillingenhinder ook worden betrokken?

Antwoord op vraag 2. Om een goede visie te maken, is het belangrijk om het huidige beleid en het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer en de subsidieregeling spoorgoederenvervoer te evalueren en daarvan te leren. Beide evaluaties zijn in gang gezet en worden dit jaar afgerond. Deze evaluaties zijn een belangrijke basis om met de nieuwe visie aan de slag te gaan. In 2022 verwacht ik u de spoorgoederenvisie toe te kunnen sturen. Daarbij betrek ik ook de ambities van de Europese Commissie (Fit for 55 en de Green Deal) en het nieuwe regeerakkoord. Voor het functioneren van het Basisnet Spoor loopt een apart programma Robuust Basisnet Spoor.

Vraag 3. Hoe kan het dat het basisbeschermingsniveau in Nederland nergens in het geding is geweest, terwijl goederentreinen met gevaarlijke stoffen door dorpskernen rijden via de Brabantroute?

Antwoord op vraag 3. Het vervoer van gevaarlijke stoffen per trein wordt streng gereguleerd met hoge veiligheidseisen aan de treinen en wagons en daarnaast wordt een basisbeschermingsniveau voor de omgeving van het spoor gehanteerd. Hoewel de afgelopen jaren veel goederentreinen via de Brabantroute (maar ook via de Bentheimroute en de Betuweroute) van met name de Rotterdamse haven naar bijvoorbeeld Chemelot in Limburg en het Duitse achterland zijn gereden, is er nergens sprake van een overschrijding van het basisbeschermingsniveau, ook niet in de dorpskernen in Brabant.

Vraag 4. Kan de mogelijke oplossing om nieuwe – geactualiseerde – risicoplafonds vast te stellen op basis van actuele cijfers van de vervoersbehoefte ervoor zorgen dat risicoplafonds omhoog bijgesteld worden, zodat het risico voor omwonenden dus stijgt?

Antwoord op vraag 4. Er is geen sprake van een direct doorwerkend verband. Risicoplafonds zijn beleidsmatig vastgestelde contouren en representeren de beoogde maximale bijdrage van het vervoer van gevaarlijke stoffen aan de risico's. Deze plafonds zijn in de Regeling Basisnet<sup>1</sup> opgenomen. Jaarlijks worden de risicoplafonds berekend op basis van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die in werkelijkheid is vervoerd en deze worden vergeleken met de risicoplafonds die in de

---

<sup>1</sup> Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 19 maart 2014, nr. IENM/BSK-2014/67724, houdende vaststelling van de ligging van de risicoplafonds langs transportroutes en regels voor ruimtelijke ontwikkelingen langs transportroutes in verband met externe veiligheid (Regeling basisnet), Stcrt. 2014, nr. 8242

regelgeving zijn opgenomen. De resultaten daarvan worden in de jaarlijkse monitoring vermeld.

De uitkomsten van de berekeningen die momenteel worden uitgevoerd betekenen niet dat de beleidsmatig vastgestelde risicoplafonds ook in de regelgeving worden aangepast. Ook betekenen hogere risicoplafonds niet dat de risico's voor omwonenden automatisch groter worden. Die gerealiseerde risico's hangen namelijk niet alleen samen met de vervoerde stoffen over het spoor, maar ook met de aard van de bebouwing en bebouwingsdichtheid langs het spoor.

Vraag 5. Hoeveel goederentreinen die zijn geladen met gevaarlijke stoffen en over de Betuweroute willen rijden zijn in 2020 per kwartaal en in 2021 in het eerste kwartaal en tweede kwartaal omgeleid via andere routes?

Antwoord op vraag 5. In het kader van Basisnet wordt de realisatie van het vervoer van gevaarlijke stoffen bijgehouden in aantallen (ketel)wagens en niet in aantallen goederentreinen. De reden hiervoor is dat een aanzienlijk deel van de goederentreinen uit verschillende soorten beladingen bestaat, waarbij het aantal wagens met gevaarlijke stoffen sterk fluctueert per goederentrein.

Sinds de inwerkingtreding van Basisnet heeft ProRail een aantal keer een gedetailleerde analyse uitgevoerd naar het vervoer van gevaarlijke stoffen en welk deel daarvan afkomstig is vanwege omleidingen. De laatste analyse ging over het kalenderjaar 2019.<sup>2</sup> Uit die analyse bleek dat zo'n 3.000–3.500 wagens met gevaarlijke stoffen (circa 15%) waren omgeleid van de Betuweroute vanwege werkzaamheden aan het 3e spoor Duitsland. Voor het kalenderjaar 2020 en de eerste helft van 2021 is deze informatie niet geanalyseerd. Wel is bekend dat in 2020 het vervoer van gevaarlijke stoffen met circa 5% is afgenomen (vanwege corona) en dat de werkzaamheden aan het 3e spoor tot iets minder capaciteitsbeperkingen hebben geleid op de Betuweroute dan in 2019.<sup>3</sup> Het is daarom te verwachten dat het aantal omgeleide wagens met gevaarlijke stoffen in 2020 iets lager lag dan in 2019.

Vraag 6. Worden geluidsoverlast en trillingen ook meegenomen in het uitwerken van het alternatief voor de ontwikkeling van de risicocontouren van het Robuust Basisnet Spoor?

Antwoord op vraag 6. De beleidsontwikkeling voor de aanpak van geluid, trillingen en gevaarlijke stoffen zijn op zich parallelle trajecten omdat omgevingseffecten qua aard en wijze van aanpak heel verschillend zijn. Eventuele maatregelen vanuit de verschillende beleidssporen worden altijd in onderlinge samenhang bekeken.

Vraag 7. Worden de ammoniak- en chloorconvenanten na afloop vernieuwd?

Antwoord op vraag 7. Op dit moment vinden er tussen de partijen van de convenanten gesprekken plaats over verwachte ontwikkelingen van het vervoer van ammoniak en het doel van een mogelijk verlengd of vernieuwd convenant. Bij gesprekken over eventuele nieuwe afspraken worden niet alleen de huidige convenantpartijen betrokken, maar zal tevens gesproken worden met andere belanghebbende partijen (regionale en lokale overheden). Ten aanzien van een eventueel nieuw ammoniak-convenant en de verwachte ontwikkelingen dient rekening gehouden te

<sup>2</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 71

<sup>3</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 72

worden met de mogelijk prominente rol van ammoniak als waterstofrijke energiedrager in de energietransitie.

Over het chloorconvenant ben ik met het betrokken bedrijf in gesprek over de uitvoering van alle artikelen in het convenant. De verwachting is dat het primaire doel van het convenant, het beëindigen van de incidentele transporten van chloor over het spoor naar Nobian in Rotterdam in 2021 wordt behaald.

Ik zal u op de hoogte houden van mogelijke vernieuwingen van de convenanten.

Vraag 8. Op welke plekken zijn piekgeluiden in de nacht gesignaleerd en waar en hoe vaak overschrijdt dit de 95 decibel (dB)?

Antwoord op vraag 8. Piekgeluiden worden niet apart in beeld gebracht. Piekgeluiden (uitschieters in het geluidniveau) worden meegenomen bij het berekenen van het geluidsniveau waarbij de pieken (passerende treinen) in de avond en nacht zwaarder mee tellen. Dit wordt weergegeven in een jaargemiddelde geluidbelasting. Deze benadering is in lijn met adviezen van WHO. Jaarlijks toetst ProRail in de naleving of de vastgestelde geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Op 18 januari 2021 is de Kamer geïnformeerd met het nalevingsverslag over het kalenderjaar 2019.<sup>4</sup> Daarnaast kent Europa eisen voor geluidemissies van treinen. In het kader van de toelating van treinen op het spoor toetst ProRail onder andere aan deze Europese eisen.

Vraag 9. Welke stappen zijn tot op heden genomen om de conclusies en aanbevelingen uit het RIVM-rapport «Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018): Het doel heiligt de middelen» omtrent de richtlijnen voor omgevingsgeluid van de World Health Organization (WHO) te implementeren in het huidige beleid? Kan dit per advies worden geduid?

Vraag 10. Wordt het RIVM-advies om het beleid voor omgevingsgeluid te versterken door gezondheidsverbetering als opzichzelfstaand doel te verankeren in de Nederlandse wet- en regelgeving verder uitgewerkt en wordt gewerkt aan een wetswijziging? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vragen 9 en 10. De implementatie van de adviezen van het RIVM wordt momenteel uitgewerkt in een beleidsreactie daarop. Uitgangspunt is dat het Nederlandse geluidbeleid voldoende mate van bescherming biedt tegen hinder en slaapverstoring, aangezien langdurige blootstelling aan hoge geluidniveaus tot gezondheidseffecten kan leiden. Ik zal de inzichten en aanbevelingen uit de WHO-richtlijnen benutten als handvatten voor het lange termijn geluidbeleid. In de afgelopen tijd zijn onder de Omgevingswet ook al belangrijke wijzigingen in de regelgeving tot stand gekomen.

Vraag 11. Klopt het dat er ter verwachting voor bouwplannen en wijzigingen in vervoersstromen «met regelmaat» bij decentrale overheden en verladingsplannen wordt geïnventariseerd? Hoe vaak is dit precies?

Antwoord op vraag 11. Nee, voor de huidige systematiek geldt dit niet. In 2020 is voor het eerst sinds de invoering van het basisnet een inventarisatie uitgevoerd naar bouwplannen. Dit is een complexe en tijdrovende aangelegenheid gebleken. Er bestaan op dit moment geen concrete plannen voor een nieuwe soortgelijke inventarisatie van de bouwplannen. ProRail ontvangt jaarlijks ten behoeve van de capaciteitsplanning een inzicht in de vervoersplannen van de vervoerders.

<sup>4</sup> Kamerstuk 32 252, nr. 64

Om tijdig zicht te krijgen op de ontwikkelingen op en rond het spoor wordt onderzocht of een eenvoudig systeem voor het prognosticeren van die ontwikkelingen kan worden ontwikkeld. In de verdere uitwerking van het nieuwe systeem zal de frequentie waarmee dit zal gebeuren nader worden uitgewerkt.

Vraag 12. Houdt u rekening met bestaande plannen van decentrale overheden zodra er een wijziging in de rekenmethodiek van onder andere de risicoplafonds gaat plaatsvinden? En wat is hier het effect van?

Antwoord op vraag 12. Bij een wijziging in de rekenmethodiek wordt in de huidige systematiek niet gekeken naar bouwplannen van decentrale overheden. Zoals in de brief van 14 juli 2021 is aangegeven zijn de risicoplafonds ook niet goed bruikbaar als sturingsmiddel op de gewenste balans tussen veiligheid, woningbouw en vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. De nieuwe methodiek voor het Robuust Basisnet Spoor is erop gericht beter rekening te kunnen houden met de plannen van de decentrale overheden (zowel de bouwplannen als de plannen voor nieuwe economische activiteiten die langs de corridor leiden tot additionele impact) alsmede plannen van vervoerders en verladers. De inzet is om door tijdige signalering van de ontwikkelingen ook tijdig te kunnen starten met het vinden van oplossingen voor toekomstige knelpunten.

Vraag 13. Is er informatie beschikbaar over overleggen/protocollen met betrekking tot mogelijke rampen die kunnen ontstaan door overschrijding van risicoplafonds?

Antwoord op vraag 13. Alle beleidsinspanningen op het gebied van het vervoer van gevaarlijk stoffen zijn gericht op het voorkomen van rampen. Mocht er onverhoopt toch een keer sprake zijn van een kleiner of groter incident, dan zal onder leiding van de veiligheidsregio's op basis van vastgelegde protocollen worden gewerkt aan de te treffen (nood-)maatregelen en communicatie daarover. Dit staat los van eventuele overschrijdingen van risicoplafonds.

Vraag 14. Kan een overzicht verstrekt worden van de maximale capaciteit van ziekenhuizen en hulpdiensten in de nabije omgeving van de trajecten waar de risicoplafonds worden overschreden?

Antwoord op vraag 14. Mijn ministerie heeft niet de beschikking over de gevraagde gegevens betreffende ziekenhuisbedden en omvang van hulpdiensten.

De hoeveelheid slachtoffers hangt sterk af van het moment, de locatie en het type ongeval dat plaatsvindt, het aantal mensen dat zich in de omgeving bevindt (zijn die mensen binnen of buiten, zijn ze in staat zich te redden of kunnen ze dat niet). Ook de maatregelen die in de omgeving zijn getroffen zoals brandwerendheid van de gebouwen en andere factoren zoals adequate risicocommunicatie vooraf zodat mensen weten wat ze moeten doen ingeval van een incident en tijdens of kort na het incident zijn van wezenlijke invloed op de omvang van de ramp. Veiligheidsregio's spelen hierbij een centrale rol.

De risicoberekeningen geven een gestandaardiseerde berekening van de geschatte kansen op en de omvang van een ongeval. Een overschrijding van bijvoorbeeld het  $10^{-8}$  risicoplafond (als maat voor de grote rampen als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen) zegt dus niet rechtstreeks iets over de gevolgen van een ongeval. Mijn inzet is om de veiligheid op het spoor te verbeteren waar dat redelijkerwijze kan en de decentrale overheden en veiligheidsregio's te voorzien van relevante informatie om rekening te kunnen houden met incidenten en incidentbestrijding.

Vraag 15. Op welke manier worden de gemeenteraden van de gemeenten die het aangaat geïnformeerd over de overschrijding van de risicoplafonds?

Vraag 16. Op welke manier worden de inwoners van de gemeenten die het aangaat geïnformeerd over de overschrijding van de risicoplafonds?

Antwoord op vragen 15 en 16. De monitoringsgegevens worden jaarlijks besproken met een vertegenwoordiging van decentrale overheden en het bedrijfsleven. Tevens worden de resultaten gerapporteerd aan uw Kamer, inclusief de overschrijdingen van die risicoplafonds. Gemeenten en provincies kunnen vervolgens zelf hun inwoners op de hoogte stellen indien zij daartoe aanleiding zien. Daarnaast worden ontwikkelingen i.h.k.v. Basisnet Spoor geagendeerd en besproken in de bestuurlijke overleggen rond de Brabantroute en Bentheimroute.

Vraag 17. Kunt u ons een overzicht verstrekken van ongelukken en bijna-ongelukken op het spoor in 2019 en 2020 waarbij goederenvervoer betrokken was en welke stoffen/producten op dat moment werden vervoerd?

Antwoord op vraag 17. Jaarlijks wordt in het najaar over de veiligheid van de spoorwegen gerapporteerd. De rapportage van de ILT over 2020 wordt nog voor het Commissiedebat dat voor 9 december aanstaande gepland is aan uw Kamer toegezonden. In de rapportage over 2019<sup>5</sup> staat vermeld dat er acht kleinere ongevallen plaatsvonden tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij geen emissies hebben plaatsgevonden en geen slachtoffers zijn gevallen. Er waren in 2019 37 stop-tonend-sein (STS) incidenten met goederentreinen. Een STS-passage wordt als een potentieel gevaarlijke situatie aangemerkt en door de ILT geclassificeerd als bijna-ongeval. De precieze aard van de lading van deze treinen is bedrijfsvertrouwelijke informatie, maar van treinen die door Nederland rijden is wel bekend welke gevaarlijke stoffen op dat moment vervoerd worden, zodat bij een ongeluk waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen de veiligheidsregio beschikt over de correcte informatie voor een goede bestrijding van het incident.

Vraag 18. Welke consequenties zijn er momenteel gekoppeld aan het overschrijden van risicoplafonds, zoals in 2020 voorkwam tussen Breda en Venlo?

Antwoord op vraag 18. Zoals uit de monitoringsrapportages blijkt kan een overschrijding in het ene jaar, het daaropvolgende jaar weer zijn verdwenen. Het is derhalve zaak vooral te kijken naar situaties met structurele overschrijdingen en daar structurele oplossingen voor te ontwikkelen. Dat is ook een kernpunt in het programma Robuust Basisnet. In de monitoringsrapportage over 2020 wordt beschreven op welke structurele oplossingen al wordt ingezet.

Vraag 19. Hebben marktpartijen al verzoeken ingediend om meer ammoniaktransporten te kunnen laten rijden?

Antwoord op vraag 19. Op grond van internationale verdragen en Europese regelgeving is het vervoer van gevaarlijke stoffen vrij. Marktpartijen hoeven derhalve vooraf geen verzoek in te dienen voor ammoniaktransporten. Dit geldt zowel voor Nederlandse vervoerders en verladers als voor buitenlandse vervoerders en verladers.

---

<sup>5</sup> Veiligheid van de spoorwegen, Kamerstuk 29 893, nr. 249

Vraag 20. Welke stappen zijn er gezet in de uitvoering van de motie van het lid Laçin (Kamerstuk 29 383, nr. 353)?

Antwoord op vraag 20. Momenteel vinden er gesprekken plaats over de toekomst van het ammoniakconvenant met OCI Nitrogen. In deze gesprekken wordt ingegaan op de ontwikkelingen en opgaves op het gebied van het vervoer van ammoniak (zie ook het antwoord op vraag 7) en de uitgangspunten voor een mogelijk vernieuwde afspraken.

Het vervoer over het spoor van en naar Geleen vindt voornamelijk plaats in de provincie Limburg. De gemeente Venlo en andere belanghebbenden gemeenten in de provincie worden uitgenodigd om met OCI Nitrogen, Provincie Limburg en IenW (de huidige convenantspartijen) te spreken over de ontwikkeling van mogelijke afspraken met betrekking tot het vervoer van ammoniak van en naar Geleen.