

Vergaderjaar 2012–2013

32 862

Wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet)

Nr. 53

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juni 2013

Mede met het oog op het Algemeen Overleg Externe Veiligheid (19 juni 2013) informeer ik u over de openstaande moties en toezeggingen inzake het wetsontwerp Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen¹. Het betreft:

- een negental moties, die tijdens de behandeling van het wetsontwerp in uw Kamer op 6 en 14 juni 2012 zijn aangenomen²;
- een motie inzake het Besluit transportroutes Externe veiligheid, die is aangenomen tijdens het debat over het verslag van een algemeen overleg over een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen³.
- een toezegging tijdens het debat over de veiligheid in de chemie, in het bijzonder bij Odfjell (3 april 2013, Handelingen II 2012/13, nr. 70, item 10, blz. 60–73), om een overzicht te geven van alle transporten over spoor van ammoniak en chloor in Nederland, die zijn toegestaan voor zowel reguliere als incidentele transporten.

Naar aanleiding van het vragenuurtje van 14 mei 2013 (Handelingen II 2012/13, nr. 81, Regeling van werkzaamheden) over het spoorongeval bij Wetteren (België) is door de mevrouw van Veldhoven (D66) een debat aangevraagd over de stand van zaken rond de door haar ingediende motie⁴, en de stand van zaken omtrent het derde spoor bij Zevenaar.

Over het derde spoor treft u in deze brief een update van de stand van zaken aan. Voor wat betreft het spoorongeval bij Wetteren wil ik eerst de uitkomsten van het formele onderzoek afwachten voordat ik kan ingaan op wat dit betekent voor de situatie in Nederland. Tevens zal ik hierop

¹ Kamerstuk 32862

² Handelingen II, vergaderjaar 2011/12, nr. 97, item 22

³ Handelingen II, vergaderjaar 2008/09, nr. 80

⁴ Kamerstuk 32 862, nr. 42

terugkomen bij de beantwoording van de kamervragen van de leden Van Gerven en Bashir en lid Dik-Faber⁵.

Stand van zaken moties

Met betrekking tot de moties die betrekking hebben op Basisnet kan ik U het volgende melden:

- De wet Basisnet is aangepast zodat veiligheidswinst door aanvullende veiligheidsmaatregelen nu ook deels ten goede kan komen aan verhogen veiligheid voor de omwonenden naast extra ruimte voor vervoer. Zowel het bedrijfsleven, ProRail als Keyrail laten onderzoeken welke extra maatregelen nog genomen kunnen worden die veiligheids-winst opleveren in het basisnet. Over de resultaten van deze studies zal ik de Tweede Kamer eind 2014 informeren. Hiermee beschouw ik de moties Haverkamp (Kamerstuk 32 862, nr. 34), Janssen (Kamerstuk 32 862, nr. 37) en Dijkers (Kamerstuk 32 862, 46) als afgedaan.
- De hoogte van de risicoplafonds in Basisnet Spoor zijn zo ontworpen dat de steden in de Randstad, langs de Brabantroute en in Oost-Nederland zoveel mogelijk worden ontzien. Hiermee beschouw ik de motie Haverkamp (Kamerstuk 32 862, nr. 36) als afgedaan.
- Er wordt een monitoringssysteem voor het risicoplafond door ProRail ontwikkeld. Dit systeem geeft de mogelijkheid om tijdig bij te sturen zodat het risicoplafond niet wordt overschreden. Hiermee beschouw ik de motie Haverkamp (Kamerstuk 32 862, nr. 35) als afgedaan.
- Naar aanleiding van de motie Janssen (Kamerstuk 32 862, nr. 45) heeft Nederland het voorstel, om een identificatiechip voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in te voeren, ingebracht in de internationale werkgroep Telematica. In dit overleg wordt momenteel een groot scala van mogelijkheden – inclusief de chip – bezien op meerwaarde, haalbaarheid en betaalbaarheid. Naar verwachting zal op zijn vroegst eind 2013 bekend worden hoe het voorstel internationaal valt. Daarna zal ik u over de voortgang van deze motie berichten.
- Duitsland houdt vast aan de afwikkeling van het spoorvervoer over de Nederlands-Duitse grens via alle drie bestaande grensovergangen: Oldenzaal, Zevenaar en Venlo, zoals thans ook gebruikelijk is, en zoals is afgesproken tussen beide landen in de Overeenkomst van Warnemünde. Met het bedrijfsleven en alle andere betrokken partijen is wel afgesproken om het spoorvervoer via de route Elst – Oldenzaal zo beperkt mogelijk te maken. De overheden hebben hieraan bestuurlijke voorwaarden verbonden. Dit resulteert in de vastgestelde risicoruimte. Hiermee beschouw ik de motie Wiegman-Van Meppelen Schepping/Haverkamp (Kamerstuk 32 862, nr. 51) als afgedaan.
- Ten behoeve van sanering van woningen is een beleidslijn opgesteld (bijlage 1⁶). De kern van deze beleidslijn is dat het woonrecht van bewoners prevaleert boven de vertrekplicht. Dit betekent dat de aankoop van woningen in een zone met te hoge risico's op basis van vrijwilligheid zal gebeuren. Hiermee wordt aangesloten bij de motie Hofstra⁷ die ten grondslag ligt aan het saneringsbeleid bij Schiphol. Het gaat om maximaal 43 woningen in zes gemeenten. Hiervoor is een budget gereserveerd van € 13,4 uit het saneringsbudget van het Infrastructuurfonds (hoofdstuk 55, saneringsbudget op artikel 18.06). Hiermee beschouw ik de motie Van Heugten (Kamerstuk 30 373, nr. 36) als afgedaan.
- Bij de gemeenten met het hoogste resterende groepsrisico (Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg) is onderzocht hoe deze risico's verder kunnen worden verlaagd.

⁵ Aanhangsel Handelingen II 2012/13, nr. 2487 en nr. 2535

⁶ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁷ Kamerstuk 27 603, nr. 74

In de gemeente Dordrecht is een aantal spoorse maatregelen mogelijk zoals aanbrengen ontsporingsgeleiding, aanpassing van seinen en wissels. De gemeente heeft voorgesteld om een aantal bouwplannen te wijzigen, waardoor het groepsrisico kan worden verminderd met ruim 50 procent, nog zonder waardering van het risicoreducerend effect van de maatregelen aan de infrastructuur.

Voor de gemeente Zwijndrecht zijn na een eerste inventarisatie geen aanvullende spoorse maatregelen mogelijk gebleken. De gemeente heeft een voorstel gedaan voor het wijzigen van de bouwplannen waardoor het groepsrisico kan worden verminderd met circa 30 procent. Daarom is onlangs aan ProRail gevraagd om diepgaander te bezien of er aanvullende veiligheidsmaatregelen mogelijk zijn. De resultaten hiervan zijn nog niet bekend.

Voor deze aanvullende veiligheidsmaatregelen in de Drechtsteden heb ik € 12 mln in de begroting gereserveerd.

In de gemeente Tilburg loopt een aantal spoorprojecten tegelijkertijd: het Stationsproject, Robuust Spoor en PHS. Op dit moment is het daarom niet mogelijk om op korte termijn spoorse maatregelen te treffen. Eerst moet duidelijk worden hoe de uiteindelijke sporenlayout er uit gaat zien. ProRail zal bij het uitwerken van de sporenplannen in Tilburg rekening houden met de wens om aan spoorse zijde de kans op ongevallen met gevaarlijke stoffen te verkleinen. De gemeente heeft de bouwplannen in beperkte mate aangepast. De vermindering van het groepsrisico bedraagt circa 6 procent.

Hiermee beschouw ik de motie Van Veldhoven (Kamerstuk 32 862, nr. 42) als afgedaan.

- Mede naar aanleiding van de motie Janssen (Kamerstuk 32 862, nr. 43) laat ik momenteel onderzoeken hoe het toezicht op externe veiligheid bij spooreplacements in de toekomst beter kan worden geregeld. Ik ben voornemens om de activiteiten die samenhangen met het doorgaand vervoer onder Basisnet te brengen en de overige activiteiten onder de milieuwetgeving te laten. Dit sluit aan op de uitspraken van de Raad van State en is in lijn met de aanpak van het geluidsdossier.

Bij het verder uitwerken van de beleidslijn zal ik ook de mogelijkheden bezien om emplacements zoveel mogelijk onder algemene regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer te brengen. Ik zal de Tweede Kamer zo snel mogelijk, naar verwachting eind dit jaar, informeren over de uitkomst van dit proces.

In het belang van de veiligheid heeft ProRail toegezegd om, binnen het programma van plaatsing, op emplacements 22 seinen extra van ATBvv te voorzien. Daarmee worden de risico's van logistieke handelingen op emplacements gereduceerd.

Toezegging ammoniak- en chloorvervoer over het spoor

In het debat over de veiligheid in de chemie van 3 april 2013 heeft de heer Van Gerven een motie ingetrokken omdat ik heb toegezegd een overzicht van en een oordeel te geven over het spoorvervoer van ammoniak en chloor.

In de bijlage 2 is een nadere uitleg opgenomen van de omvang van het spoorvervoer van toxische gassen (stofcategorie B2, doorgaans ammoniak) en van zeer toxische gassen (stofcategorie B3 c.q. chloor) over de jaren 2006 t/m 2012⁸. De bijbehorende kaarten (bijlage 3) geven aan over welke trajecten beide stofcategorieën in welke hoeveelheden zijn vervoerd⁹.

⁸ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

In het Kabinetsstandpunt Ketenstudies¹⁰ wordt gestreefd naar het beëindigen van ammoniak- en chloorstromen over het spoor, met uitzondering van de Betuweroute, en het voorkómen van nieuwe stromen. Voor het spoorvervoer van ammoniak en chloor geldt namelijk dat de kans op een ongeluk erg klein is, maar dat het aantal slachtoffers groot kan zijn indien er toch een ongeluk gebeurt in dicht bevolkt gebied. Bovendien wordt in zo'n geval een buitengewoon beroep gedaan op de hulpverlening.

Aan de beëindiging en beperking van bestaande stromen is invulling gegeven door het sluiten convenanten met AKZO Nobel, DSM en Yara en het maken van afspraken met Microchemie. Het Rijk heeft daarbij voor ongeveer € 118 miljoen geïnvesteerd. Daardoor en door de investeringen van die betrokken ondernemingen is een einde gekomen aan de structurele chloorstromen naar Rotterdam en Delfzijl en aan de ammoniakstroom van Geleen naar IJmuiden. Dergelijke afspraken kunnen echter niet voorkomen dat nieuwe stromen van andere bedrijven ontstaan.

Daarom is in de wet Basisnet een verplichting opgenomen om een routeringsbesluit te nemen voor het spoorvervoer van ammoniak en chloor. Door middel van een routeringsbesluit kan de minister het vervoer van een bepaalde stof over een bepaalde route verbieden.

Hoewel het routeringsbesluit voor ammoniak en chloor nog moet worden vormgegeven, zijn in de Memorie van Toelichting op het wetsvoorstel de hoofdlijnen van dit besluit geschetst. De minister van Infrastructuur en Milieu is voornemens het vervoer van ammoniak en chloor te verbieden over alle hoofdspoorwegen, met uitzondering van het vervoer van ammoniak over de Betuweroute en de Havenspoorlijn. Gelet op de inspanningen van de hiervoor genoemde ondernemingen zullen de hiervoor genoemde, eerder met hen gemaakte afspraken worden geëerbiedigd. Het door de minister te nemen routeringsbesluit zal dan ook niet van toepassing zijn op de blijkens die afspraken resterende stromen die al dan niet incidenteel nog kunnen plaatsvinden.

Het vervoer van ammoniak over de Betuweroute en de Havenspoorlijn blijft mogelijk. Daarnaast kan onder omstandigheden spoorvervoer van ammoniak of chloor worden toegestaan door middel van de specifiek ten aanzien van dit vervoer opgenomen ontheffingsmogelijkheid. Een dergelijke ontheffing kan worden verleend indien redelijkerwijs geen andere manier van vervoer mogelijk is én de minister van Infrastructuur en Milieu van oordeel is dat het vervoer in het maatschappelijk belang noodzakelijk is. Daarbij wordt bijvoorbeeld betrokken in hoeverre de productie en verwerking geografisch in balans kan worden gebracht.

Update stand van zaken derde spoor

De bouwwerkzaamheden rond het derde spoor in Duitsland strekken zich uit over een lange periode (in ieder geval tussen 2015–2020). Het project kent een groot aantal deelprojecten waarvan sommigen al gestart zijn, zoals het vernieuwen van de beveiliging. Deze maand informeren de infrabeheerders DB Netze, ProRail en Keyrail de vervoerders hierover op hoofdlijnen.

Het Nederlandse goederenverkeer zal tijdens de bouw worden geconfronteerd met periodieke buiten bedrijf stellingen van het spoor tussen Zevenaar en Oberhausen. Afhankelijk van de gekozen bouwmethodes zal de impact op de capaciteit meer of minder groot zijn. In alle gevallen zullen er geregeld weken zijn waarin in Duitsland maar één spoor beschikbaar is op een deel van het traject. In die weken zal het huidige

¹⁰ Kamerstuk 27 801, nr. 26

aantal treinen van de Betuweroute niet verwerkt kunnen worden via Zevenaar en omgeleid moet worden over het gemengde net. Op dit moment wordt in samenwerking met de infrabeheerders uitgezocht welke capaciteit op de omleidingroutes beschikbaar is. De inzet hierbij is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen ook dan binnen de risicoplafonds van Basisnet blijft.

Tot slot

Het Wetsontwerp vervoer gevaarlijke stoffen, dat het Basisnet regelt, ligt momenteel ter behandeling voor in de Eerste Kamer. Ik heb de verwachting dat Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per 1 januari 2014 van kracht zal worden.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld