

Vergaderjaar 2020–2021

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 72

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2021

Hierbij stuur ik u het jaarverslag Basisnet over 2020.^{1, 2} De bijbehorende monitoringrapportages treft u aan als bijlagen bij het jaarverslag³. Daarbij wil ik ingaan op de stand van zaken met betrekking tot de convenanten en de voortgang van het Programma Robuust Basisnet Spoor, zoals toegezegd in mijn brief van 13 juli 2020⁴. Daarmee worden mijn toezeggingen in die brief en mijn brief van 27 november 2020⁵ en in mijn antwoorden op vragen gesteld in het schriftelijk overleg Spoor, spoorveiligheid en ERTMS van 3 december 2020⁶, om uw Kamer over de voortgang van dit programma te informeren afgehandeld.

1. Robuust Basisnet Spoor

Het programma Robuust Basisnet Spoor is opgezet om de structurele overschrijdingen van de beleidsmatig vastgestelde risicoplafonds⁷ langs het Basisnet spoor aan te pakken en te zorgen voor een balans tussen de ambities op het gebied van vervoer, bouwen en veiligheid. Zoals ik hieronder nader zal duiden, is ook in 2020 op diverse locaties sprake van overschrijding van de beleidsmatig vastgestelde risicoplafonds. De robuustheid die ik wil aanbrengen moet ervoor zorgen dat het Basisnet meer dan nu de nieuwe ontwikkelingen kan opvangen, waarbij de veiligheid en leefbaarheid rond de infrastructuur verzekerd blijft. In de zoektocht naar het beste antwoord op dit probleem is duidelijk geworden dat er niet één enkele oplossing bestaat binnen het huidige systeem.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Conform artikel 17, 1e lid Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Kamerstuk 30 373, nr. 71.

⁵ Kamerstuk 29 893, nr. 249.

⁶ Kamerstuk, 32 404, nr. 104.

⁷ De risicoplafonds worden uitgedrukt als afstanden en zijn berekend op basis van aantallen ketelwagens, de vervoerde stoffen en andere risicobepalende factoren zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van wissels.

Daarom ben ik gaan verkennen hoe de veiligheid rond het spoor beter gediend kan worden dan met de huidige inzet van beleidsmatige risicoplafonds als sturingsinstrument. Omdat dat geen simpele vraag is, heeft dat geleid tot een proces waarin we stap voor stap verder komen, maar ook al doende de route bijstellen. Daarbij sluit ik ook zoveel mogelijk aan bij de Omgevingswet. Door middel van pilots wil ik, met betrokken partijen, in beeld brengen welke verbeteringen uitvoerbaar en succesvol zijn. Pas na conclusies daarover komt aanpassing van de regelgeving in beeld. In deze brief zal ik op al deze facetten nader ingaan.

Overschrijding risicoplafonds

De jaarlijkse overschrijding van de risicoplafonds wordt veroorzaakt door een aantal zaken, waarbij met name de vervoersbehoefte afgezet tegen de in het Basisnet vastgelegde plafonds een rol speelt. Deze overschrijdingen variëren van jaar tot jaar doordat het aantal treinen en de samenstelling van deze treinen van jaar tot jaar verschilt. Daarbij dient nadrukkelijk te worden opgemerkt dat er geen overschrijdingen zijn van het basisbeschermingsniveau⁸. Tegelijkertijd maakt dat – er worden risicoplafonds overschreden maar het basisbeschermingsniveau is in Nederland nergens in het geding – het lastig in de communicatie met burgers⁹.

Een mogelijke oplossing is om nieuwe – geactualiseerde – risicoplafonds vast te stellen op basis van actuele cijfers van de vervoersbehoefte. Door het groeien van de omvang van het goederenvervoer per spoor in de komende jaren¹⁰ ligt het voor de hand dat in de toekomst ook overschrijdingen plaats zullen vinden van de dan geactualiseerde risicoplafonds. De internationale regelgeving op het gebied van het spoorgoederenvervoer maakt het niet mogelijk effectief te sturen op de risicoplafonds. Daarom is parallel aan de nieuwe risicoberekeningen samen met stakeholders van decentrale overheden, vervoerders en verladers, in verschillende sessies gewerkt aan het ontwerp van een robuust systeem dat waar mogelijk ruimte geeft aan de woningbouwopgave nabij de infrastructuur, de leefbaarheid en veiligheid in de omgeving van de infrastructuur bevordert en het vervoer van gevaarlijke stoffen faciliteert; een systeem waarbij ook bij een groeiend goederenvervoer de veiligheid kan worden beheerst. Hierbij is voortgebouwd op een eerdere studie naar de werking van het Basisnet spoor en een vervolgstudie daarop.¹¹ Dit heeft geresulteerd in een aantal acties die in gezamenlijkheid zijn uitgevoerd en in een drietal casestudies waarin is onderzocht hoe het Basisnet spoor doorwerkt op decentraal niveau.

Risicoberekeningen en geactualiseerde risicoplafonds

De hoogte van de berekende omgevingsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor mensen die verblijven in de directe omgeving van het spoor wordt niet alleen bepaald door de aantallen ketelwagens, de vervoerde stoffen en locatie-specifieke zaken zoals bijvoorbeeld de

⁸ De wettelijke veiligheidsnorm voor het Basisnet, het basisbeschermingsniveau, 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.

⁹ Ter illustratie: in de monitoringsrapportage over 2020 is te lezen dat er op verschillende plaatsen langs het spoor van de Brabantroute tussen Breda en Venlo een overschrijding is van de 10^{-6} contour, terwijl er op die plaatsen geen kwetsbare objecten staan en er derhalve geen probleem is ten aanzien van het wettelijk vastgelegde basisveiligheidsniveau.

¹⁰ Zie Kamerstuk 29 984, nr. 782.

¹¹ Kamerstuk 30 373, nr. 69 respectievelijk Kamerstuk 30 373, nr. 71.

aanwezigheid van wissels, maar ook door de bevolkingsdichtheid op die locatie. In 2020 heeft het RIVM een actualisatie van de rekenmethodiek spoor afgerond en aangeboden met het advies deze rekenmethodiek te gaan toepassen.¹²

Momenteel worden de risico's berekend indien het vervoer zich ontwikkelt zoals verwacht, alle bouwplannen van gemeenten worden uitgevoerd en de nieuwe rekeninzichten worden toegepast. Ik verwacht dat de nieuwe cijfers in het derde kwartaal van 2021 beschikbaar zullen zijn. Deze risico's kunnen vervolgens worden vergeleken met de referentiesituatie, zoals vastgelegd in de Regeling Basisnet van 2015.

Casestudies geven inzicht in de wijze waarop het Basisnet lokaal een rol speelt

Een robuust Basisnet spoor houdt niet alleen rekening met het wettelijk kader, maar ook met de wisselwerking tussen dat wettelijk kader en de afwegingen die decentraal kunnen en moeten worden gemaakt. In de casestudies is onderzocht hoe die lokale afweging plaatsvindt, welke dilemma's daar spelen en op welke wijze het Basisnet Spoor daar rekening mee zou kunnen houden. Het rapport dat de onderzoekers hebben opgesteld, *Basisnet in lokaal perspectief*, treft u aan als bijlage bij deze brief¹³.

De onderzoekers concluderen dat de drie gemeenten waarmee is gesproken aangeven dat een goed werkend Basisnet voor hen duidelijkheid geeft over de mogelijkheden op het gebied van de ruimtelijke invulling rond de infrastructuur. Maar doordat de hoeveelheid vervoerde stoffen, een gegeven dat nodig is voor het bepalen van het groepsrisico, van jaar tot jaar verschilt is het lastig is om daar, als een gemeente dat wil, rekening mee te houden bij het maken van ruimtelijke plannen, die per definitie een langere termijn beslaan. Dat dit er in een bepaald jaar ook toe kan leiden dat een risicoplafond wordt overschreden zonder overschrijding van het basisbeschermingsniveau, is bovendien moeilijk te communiceren met omwonenden.

Een andere vaststelling is dat de ongerustheid lokaal niet alleen een gevolg is van het feit dat er wagons met gevaarlijke stoffen door de gemeenschappen rijden, maar juist ook doordat er tegelijkertijd andere leefbaarheidsaspecten gerelateerd aan het goederenvervoer een rol spelen, zoals trillingen en geluid. Lokaal zijn deze issues sterk met elkaar verweven, waardoor een oplossing op het gebied van externe veiligheid niet per se een oplossing voor de lokale onrust of het gevoel van onveiligheid is en vice versa.

Acties gericht op het boven tafel krijgen van de mogelijkheden om op risicoplafonds te sturen via capaciteitsverdeling

Er is met de stakeholders door middel van een groot aantal door hen aangedragen acties gezocht naar mogelijkheden om beter en meer te kunnen sturen op de risicoplafonds en de veiligheid voor wat betreft het vervoer en de ruimtelijke inrichting. Hierbij speelde vooral de vraag een rol in hoeverre door een andere toewijzing van treinpaden (capaciteitsverdeling) de druk op een aantal routes kan worden verminderd.

¹² <https://www.rivm.nl/publicaties/rekenmethode-ricos-doorgaand-vervoer-gevaarlijke-stoffen-over-spoor-actualisatie-op>.

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Capaciteitsverdeling

De capaciteitsverdeling op het spoor is in Nederland geregeld in de Spoorwegwet en het besluit Capaciteitsverdeling HSWI. In deze wet- en regelgeving is als algemene verplichting geregeld dat de beheerder, ProRail, zorgt voor een eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit.

Vervoerders kunnen tijdens de jaardienstverdeling, en gedurende het jaar als de meeste capaciteit al verdeeld is, capaciteit aanvragen bij ProRail. Indien er voldoende capaciteit is op het spoor, dan móet ProRail de capaciteitsaanvraag van een vervoerder honoreren. De situatie kan zich voordoen dat er structureel concurrerende capaciteitsaanvragen in de jaardienstverdeling zijn. Dan kan ProRail een traject overbelast verklaren. Op grond van de richtlijn mag de beheerder bij overbelastverklaring prioriteitscriteria hanteren: dan krijgt één type vervoer voorrang boven een ander type vervoer.

Overigens zal elke trein die over de Betuweroute gaat daar ook naar toe moeten kunnen rijden zodat het op de toeleidende baanvakken drukker wordt met treinen met gevaarlijke stoffen. Het is daarbij ook goed om te beseffen dat treinen die vanuit het buitenland komen, hier aan de grens arriveren op basis van treinpaden in Duitsland. Dit geldt uiteraard evenzeer voor uitgaande treinpaden die moeten aansluiten op de treinpaden in het buitenland. Zo is het door werkzaamheden aan het 3e spoor in Duitsland noodzakelijk dat treinen over de Brabantroute rijden in plaats van over de Betuweroute.

Andere vormen van sturing

Sturing op basis van de capaciteitsverdeling is dus geen beschikbare route die leidt tot een situatie waarin de risicoplafonds altijd kunnen worden gerespecteerd. Er zijn ook andere mogelijke instrumenten denkbaar zoals het maken van afspraken met vervoerders en verladers in de vorm van convenanten over de routes die zij nemen of de mogelijkheid geheel af te zien van het vervoer per spoor. In het kader van het Programma Robuust Basisnet heb ik aan de VNCI gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden het bedrijfsleven zelf heeft om hier verdere invulling aan te geven en in hoeverre dit een bijdrage kan leveren. Ook hier speelt uiteraard een rol dat als het vervoer niet via de ene route gaat, het via een andere route zal gaan. Als het dan niet via spoor gaat, zal er voor een andere manier van transport zal worden gekozen, omdat de plaats van vertrek en bestemming niet anders zullen zijn. De veiligheids-overweging pakt daarbij niet per se beter uit (overschrijding van risicoplafonds en leefbaarheidsvraagstukken op andere locaties).

Een ander alternatief dat werd geopperd is een routeringsbesluit. Op grond van internationale en Europese regelgeving kan het vervoer van gevaarlijke stoffen niet worden verboden en op grond van de internationale verdragen dient Nederland het vervoer zelfs te faciliteren. In mijn brief van 20 juni 2018¹⁴ ben ik al ingegaan op mijn overwegingen dit instrument (nu) niet in te zetten, onder meer vanwege het feit de negatieve effecten niet zozeer worden opgelost als wel worden verplaatst.

¹⁴ Kamerstuk 30 373, nr. 68.

Modal shift via buisleidingen

Een van de instrumenten die ik onderzoek om de negatieve externe effecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verminderen is de «modal shift», bijvoorbeeld van spoor naar water of buisleidingen. Studies naar de maatschappelijke kosten en baten (MKBA) uit 2019 waarover ik u in eerdere brieven heb geïnformeerd¹⁵, geven aan dat buisleidingen hieraan kunnen bijdragen. De MKBA naar buisleidingen voor Chemelot is mede aanleiding geweest voor een manifest «*Investeer in een duurzame toekomst van Chemelot*», geïnitieerd door Chemelot en ondersteund door de drie betrokken Ministeries (IenW, EZK en BZK). Daarin wordt de realisatie van een buisleidingenbundel voor LPG, propeen, waterstof en CO₂, bepleit.

In vervolg hierop is een onderzoek «haalbaarheidsstudie Buisleiding(en) Port of Rotterdam – Chemelot – Noordrijn-Westfalen» uitgezet in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam, Chemelot en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voor de uitkomsten van deze studie verwijs ik u naar de Kamerbrief Haalbaarheidsstudie Buisleidingen Rotterdam – Chemelot¹⁶ die mijn collega Minister van Nieuwenhuizen en ik, in afstemming met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, op 19 mei 2021 aan de Kamer hebben aangeboden. In die brief heb ik ook aangekondigd dat ik specifiek zal onderzoeken wat de bijdrage van buisleidingen kan betekenen voor de reductie van risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over dat deel van de Brabantroute kan opleveren. Daarover zal ik uw Kamer voor het einde van dit jaar informeren.

Inzet ontwikkeling Robuust Basisnet Spoor

Bij de ontwikkeling van het Robuust Basisnet Spoor wil ik de nieuwe berekeningen – die rekening houden met verwacht toekomstig transport en bebouwing – gebruiken om een nul-situatie vast te stellen wat betreft de risicocontouren in de vorm van het basisbeschermingsniveau. Het feit is echter – zoals ik hierboven heb aangegeven – dat die risicocontouren praktisch gezien weinig aanknopingspunten bieden om van jaar tot jaar op het vervoer te sturen.

De komende periode wil ik daarom vooral gebruiken om een alternatief uit te werken. Uitgangspunt is en blijft, dat veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor centraal staat én dat het gemeenten ondersteunt bij de keuzes ten aanzien van het bouwen langs het spoor. Niet door sturing aan de hand van de risicoplafonds, maar door de risico's te beheersen, waarbij kansen worden benut om de leefbaarheid te verbeteren.

De aandachtsgebieden die met de Omgevingswet worden geïntroduceerd kunnen daarbij een positieve bijdrage leveren aan de mogelijkheden die decentrale overheden hebben om rekening te houden met de omgevingsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Uitwerking van het Robuust Basisnet Spoor via zes lijnen

Voor het einde van het jaar zal ik u informeren over de te volgen route, inclusief een beslissing of we met de huidige systematiek verder gaan of juist de nieuwe koers inslaan. Zorgvuldig, samen met de sector en bevoegde gezagen: we staan wat betreft de toekomst van het vervoer, bebouwing en de veiligheid voor een gezamenlijke opgave.

¹⁵ Kamerstuk 30 373, nrs. 70 en 71.

¹⁶ Kamerstuk 33 473, nr. 10.

Lijn 1: Monitoring op ontwikkelingen en knelpunten

Zonder in detail de risico's te berekenen, kan op basis van indicatoren over de bouwplannen en de aard en hoeveelheid van de vervoerde stoffen een adequaat inzicht worden verkregen in de ontwikkelingen en de knelpunten die daarbij zouden kunnen ontstaan. Met regelmaat zal daartoe bij decentrale overheden en bij verladers geïnventariseerd worden welke bouwplannen en welke wijzigingen in vervoersstromen te verwachten zijn.

Vanaf de tweede helft van dit jaar wil ik deze aanpak, dat vooruitkijkend inzicht gaat geven in de ontwikkelingen, uitwerken en dit systeem naast de bestaande (terugkijkende) monitoringsgegevens vanaf de monitoringsrapportage 2022 toepassen.

Lijn 2: Zoeken naar oplossingen

Het huidige Basisnet leidt al snel richting gehoopte oplossingen als actieve sturing op treinen met gevaarlijke stoffen. Zoals hierboven aangegeven biedt sturing en de capaciteitsverdeling geen reële oplossing en is het veeleer zaak tijdig goed zicht te krijgen op de ontwikkelingen en tijdig naar reële oplossingen te zoeken. Die oplossingen kunnen lokaal zijn, maar ook bovenlokaal, bijvoorbeeld door een deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen plaats te laten vinden. Het is belangrijk dat voor lokale knelpunten ook naar mogelijkheden langs de gehele corridor wordt gekeken in verband met het waterbed-effect. Gelet op de doorlooptijd van de ontwikkeling van dit soort oplossingen is het des te meer van belang tijdig op de ontwikkelingen te kunnen anticiperen.

Lijn 3: Verbeteren veiligheid en handhaving

De 10^{-6} contour ligt bij het Basisnet spoor op veel plaatsen op een berekende afstand tot 1 meter van het midden van het spoor. Daarmee heeft die berekende contour op een groot aantal plaatsen in wezen geen praktische betekenis; de contour verplicht immer pas tot het nemen van maatregelen als er zich binnen de contour kwetsbare objecten bevinden en die bevinden zich niet binnen die 1 meter.

Vanuit de inzet om zoveel mogelijk een duidelijke afbakening te creëren tussen het vervoer en de bebouwing, zal ik met de stakeholders kijken naar een onderbouwde robuuste veiligheidscontour (de afstand) die recht doet aan de praktische uitwerking van het wettelijk basisbeschermingsniveau en daarmee bijdraagt aan een grotere veiligheid.

Wat betreft de doorwerking van het programma Modernisering Omgevingsveiligheid op het Basisnet is in het Besluit kwaliteit leefomgeving reeds vastgelegd dat er brandaandachtsgebieden en explosie-aandachtsgebieden langs het Basisnet komen wanneer de Omgevingswet in werking treedt. Deze gebieden hebben vaste afstanden die recht doen aan het effectgebied én aan de in de praktijk aangehouden afstanden waarbinnen maatregelen worden genomen, waardoor de gebieden ook bestuurlijk beheersbaar zijn. In dat licht verken ik momenteel, na brede afstemming met de belanghebbenden, de optie om daarnaast gifwolk-aandachtsgebieden ook met een vaste afstand (van 300 meter van de infrastructuur) aan te wijzen. Deze afstand doet recht aan het specifieke karakter van het Basisnet: als risicobron die op een lijn (transportas) vaker niet dan wel aanwezig is. Omdat tegelijkertijd de effecten van een ongeval met een gifwolkscenario afhankelijk zijn van veel verschillende omstandigheden (stofeigenschappen, windrichting, windsnelheid) en ook verder

kunnen reiken dan 300 meter, worden lokale bestuurders daarnaast, conform het streven van het programma Modernisering Omgevingsveiligheid, geïnformeerd dat de effecten van ongevallen zich ook verder van de infrastructuur kunnen voordoen. Het Besluit kwaliteit leefomgeving voorziet daartoe ook al in een bepaling om in alle omgevingsplannen, ook buiten aandachtsgebieden, rekening te houden met de risico's van branden, rampen en crises. Na de verdere verkenning en juridisch uitwerking van de geschetste optie zal deze worden vastgelegd onder de Omgevingswet.

Voor het verbeteren van de veiligheid speelt ook de internationale regelgeving een rol. In de gremia waar deze regelgeving wordt vastgesteld is mijn inzet de permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer. Daarbij hoort ook dat er door middel van goede handhaving op wordt toegezien dat wagons voldoen aan de internationale standaarden.

Lijn 4: Communicatie

Door de wijze waarop het stelsel nu is ingericht wordt de nadruk vooral gelegd op de overschrijdingen van de risicoplafonds, waarbij ook steeds de notie moet worden meegegeven dat de basisveiligheid niet in het geding is. Voor bestuurders van decentrale overheden is dit een van de lastige punten in de communicatie met lokale stakeholders. Samen met de stakeholders zal ik een communicatiestrategie ontwikkelen die past bij de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het Robuust Basisnet Spoor en zorgt voor een eenduidige boodschap aan omwonenden.

Lijn 5: Pilots

Dit proces van heroriëntatie behoeft zorgvuldigheid, maar tegelijk is het van belang snel gebruik te maken van de feiten die door de nieuwe berekeningen op tafel komen te liggen. Het is mijn intentie om «hands-on» de nieuwe systematiek toe te passen om met de stakeholders te ervaren wat deze nieuwe aanpak inhoudt in de praktijk, welke vragen op ons af komen en welke oplossingen we kunnen vinden. Daartoe zal ik stakeholders uitnodigen om in gezamenlijkheid in de tweede helft van dit jaar parallel een of meer pilots starten.

Een pilot zal wat mij betreft zicht moeten geven op de mogelijkheden die de verschillende bestuurslagen én de private partijen hebben om de veiligheid op specifieke knelpunten te waarborgen. Daarbij hoort ook dat ik actief kijk of middelen vanuit het Rijk kunnen worden aangewend om de veiligheid op en rond het spoor verder te bevorderen. Gedurende de pilots zal hiernaar gezocht worden, wellicht in samenhang met reeds lopende initiatieven.

Indien de systematiek succesvol blijkt in de praktijk zal deze uitgerold worden naar heel het Basisnet.

Lijn 6: Juridische evaluatie

De eerdergenoemde evaluaties hebben betrekking gehad op het mogelijk maken van het sturen op de risicoplafonds binnen de huidige kaders van het Basisnet spoor. De ervaring van zes jaar Basisnet spoor alsmede de gesprekken met experts en bestuurders leert dat die complexe puzzel niet met de bestaande puzzelstukken gelegd kan worden. Parallel aan de hierboven geschetste acties wil ik daarom een externe evaluatie van de werking van het Basisnet laten uitvoeren, met name op de aspecten sturing en handhaving, waarbij ik ook naar de werking van het Basisnet water en het Basisnet weg wil kijken.

2. Jaarverslag en monitoringsrapportages Basisnet

De wettelijke veiligheidsnorm voor het Basisnet, het basisbeschermingsniveau, houdt in dat er geen kwetsbare objecten, zoals woningen, zich binnen de gerealiseerde risicocontour mogen bevinden. Aan deze norm is in 2020 langs alle Basisnetroutes weg, spoor en water voldaan, ook op de spoorlocaties waar de beleidsmatig vastgestelde (kleinere) risicoplafonds zijn overschreden.

In vergelijking met 2019 is het aantal locaties waar sprake is van overschrijdingen en de mate daarvan iets afgenomen: op de route Zevenbergschenhoek – Breda is de overschrijding opgeheven.

Ook in 2020 werd weer gewerkt aan het 3e spoor tussen Zevenaar en Oberhausen. Hoewel er in totaal gedurende minder dagen sprake was van een omvangrijke capaciteitsbeperking steeg het aantal dagen met een volledige stremming. In 2020 is in totaal 104 dagen gewerkt aan de aanleg van het 3e spoor, waarvan 20 dagen geheel geen treinverkeer mogelijk was. Anders dan andere jaren, betrof het nu ook werkdagen (in plaats van alleen een volledige stremming in weekeinden). Deze periode viel samen met de meivakantie en een verkeersdip tijdens de eerste corona golf. Ter vergelijking: in 2019 is in totaal 128 dagen gewerkt aan de aanleg van het 3e spoor, waarvan veertien dagen, vooral weekeinden, met volledige stremming.

Zoals in het bijgevoegde verslag over de werking van het Basisnet vervoer wordt aangegeven is het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen over het Nederlandse spoorwegnet in 2020 met circa 5% is afgenomen ten opzichte van 2019. De afname van het aantal overschrijdingen van de risicoplafonds en de mate ervan is grotendeels terug te voeren op de coronacrisis. Die overschrijdingen van de beleidsmatig vastgestelde risicoplafonds kwamen in 2020 alleen voor op de Brabantroute tussen Breda en Venlo.

De berekende gerealiseerde plaatsgebonden risico's (de 10^{-6} contouren) liggen in de meeste gevallen binnen de spoorbaan en in enkele gevallen over de naast de spoorbaan gelegen sloten of parallelle wegen. In de vorige realisatie periode lag deze 10^{-6} contour nog over een beperkt kwetsbaar object in Breda. In de huidige realisatie is de contour afgenomen van tien meter naar negen meter vanaf het midden van het spoor en ligt daardoor niet meer over het object.

De verwachting is dat in de toekomst de goederenstromen over het spoor weer zullen toenemen en daarom is het zo belangrijk om stappen te zetten naar een robuust systeem waarmee ook komende risico's kunnen worden beheerst.

Voor het Basisnet weg en water geldt dat het vervoer in 2020 binnen de beleidsmatig vastgestelde risicoplafonds is gebleven.

3. Resultaten en stand van zaken convenanten

Resultaten «Warme-BLEVE» convenant¹⁷

Het Verslag Basisnet 2019 bevat als bijlage het verslag over de uitvoering en werking van het convenant «Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen» in 2020. De kernbepaling van het convenant is dat goederentreinen 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 om een BLEVE te voorkomen.

¹⁷ BLEVE staat voor «boiling liquid expanding vapour explosion».

In 2020 is het totaal aantal treinen dat brandbare gassen vervoerde met circa 3% afgenomen t.o.v. van 2019. Voor het aantal treinen met brandbare gassen op het gemengde net is de afname eveneens circa 3%. Op de Betuweroute en de Havenspoorlijn is de afname circa 1,5%.

Van de 5020 treinen die brandbare gassen vervoerden op het gemengde net, is 98% warme-BLEVE-vrij samengesteld. Dit percentage is een daling van 1% ten opzichte van de voorgaande jaren. Van die 5020 treinen zijn er 4780 (95%) gereden door vervoerders die partij zijn bij het convenant. In een aantal gevallen is het niet warme-BLEVE-vrij samenstellen het gevolg van werkzaamheden aan de heuvel te Kijfhoek en het gevolg van het verbod op rangeren op de Waalhaven-Zuid te Rotterdam. In de meeste gevallen is dit vooraf gemeld. Het blijkt verder dat alle treinen gereden door vervoerders die het convenant niet hebben ondertekend, warme-BLEVE-vrij waren samengesteld.

Het convenant dat in 2012 is gesloten, heeft een looptijd tot 1 januari 2022. Het is mijn inzet om nog dit jaar met de convenantspartijen een evaluatie van het convenant in gang te zetten, en op basis van de evaluatie te besluiten het convenant al dan niet te verlengen.

Ammoniak- en chloorconvenanten

De ketenstudies Ammoniak en Chloor uit 2004 gaven inzicht in de effecten van een mogelijk ongeval van het vervoer van ammoniak en chloor. Deze effecten werden zodanig geschat dat het kabinet zich in die tijd heeft ingezet om de structurele vervoersstromen met deze stoffen te verminderen. In dat kader zijn verschillende convenanten gesloten: twee (op elkaar volgende) convenanten met betrekking op het vervoer van chloor van Akzo Nobel (nu Nouryon) en twee gericht op het vervoer van ammoniak (met DSM Agro nu OCI Nitrogen, resp. Yara Sluiskil).

De verwachting is dat er na 2021 geen structureel en geen incidenteel vervoer van chloor over het spoor meer zal plaatsvinden. Ik ben met het betrokken bedrijf in overleg om te bezien of met een korte verlenging van de looptijd van het convenant alle in dat convenant gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd.

De convenanten over het vervoer van ammoniak lopen dit jaar ten einde. Daarom ben ik sinds begin dit jaar met de convenantspartijen in gesprek over de evaluatie van de convenanten. Ik hoop de evaluaties van de huidige convenanten kort na de zomer af te ronden. Hiernaast spreek ik met deze partijen ook over de toekomst van het vervoer van ammoniak. Dit sluit aan bij de motie van de heer Laçin waarin wordt verzocht om een plan voor het terugdringen van het aantal ammoniaktreinen door woonkernen.¹⁸

Het vervoer van ammoniak kan namelijk door de mogelijke rol van deze stof in de energietransitie gaan veranderen ten opzichte van de situatie van de ketenstudie uit 2004. Het is mogelijk dat ammoniak wordt ingezet als waterstofrijke energiedrager, waardoor er mogelijk meer vervoer van deze stof zal plaatsvinden. Ontwikkelingen op dit gebied staan nog aan het begin maar gaan wel snel, marktpartijen onderzoeken de mogelijkheden en de rollen van verschillende waterstofrijke energiedragers. Mijn permanente inzet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is dat dit vervoer veilig plaatsvindt; ook bij de ontwikkelingen omtrent de energietransitie blijf ik mij hiervoor hard maken. Om deze reden laat ik op dit moment een onderzoek uitvoeren naar veiligheidseffecten van ketens van

¹⁸ Kamerstuk 29 383, nr. 353.

waterstofrijke energiedragers. Ik verwacht u in de tweede helft van dit jaar over de resultaten van dit onderzoek te kunnen informeren.

Tot slot

Het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft mijn blijvende aandacht en ik zet mij in om het vervoer van gevaarlijke stoffen waar dat mogelijk is veiliger te maken.

Mijn streven is om samen met betrokken stakeholders door middel van een robuust Basisnet die veiligheid te waarborgen met een goede balans tussen de ambities op het gebied van vervoer en de bouwopgave.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer