

> 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 Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenM/BSK-2011/94578

Bijlage(n)

diverse

Datum 15 augustus 2011
Betreft Basisnet spoor

Geachte voorzitter,

In de brief van 18 februari 2010 (Kamerstukken II, 30 373, nr. 40) zijn de richtinggevende kaders voor het Basisnet Spoor vastgesteld. In die brief zijn de volgende veiligheidsmaatregelen ingevuld: afspraken over het veiliger samenstellen van treinen ("warme BLEVE vrij"), routekeuze Zuid-Nederland en het installeren van de verbeterde versie van automatische treinbeïnvloeding (ATB Vv).

Met de brief van 9 juli 2010 (Kamerstukken II, 30 373, nr. 42) heeft mijn ambtsvoorganger u bericht dat de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, IPO en VNG op hoofdlijnen hebben ingestemd met het Rijksontwerp Basisnet Spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen deze hoofdlijnen moesten aansluitend nog enige onderwerpen nader worden verkend. Dat werk is afgerond, waarmee het Basisnet Spoor nu definitief gereed is.

Onderstaand informeer ik u over de uitkomsten van de nadere verkenning van de resterende onderwerpen.

Tijdens het AO Spoor op 18 mei 2010 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer toegezegd om bij het aanbieden van het Basisnet Spoor schriftelijk te reageren op drie specifieke onderwerpen die vanuit de Kamer werden aangedragen; deze reactie treft u aan in bijlage 1 bij deze brief.

1. Uitkomsten nadere verkenningen

1.1 Onderzoek naar de mogelijkheden van extra vervoer

Door de Taskforce Robuustheid 2040 (bedrijfsleven en overheden) is onderzoek gedaan naar groeimogelijkheden van vervoer na 2020. Het bedrijfsleven heeft op basis hiervan het vertrouwen uitgesproken dat na 2020 een groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen met een factor 1,5 tot 2 gerealiseerd kan worden binnen de vastgestelde risicoplafonds door aanvullende veiligheidsmaatregelen aan de vervoerszijde.

De vergunningruimte van emplacementen - die onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vallen - is toereikend voor de marktverwachting tot 2020. Voor het extra vervoer van SABIC loopt aanvullend onderzoek op regionaal niveau. De Taskforce heeft gesignaleerd dat de vergunningruimte na 2020 niet overal toereikend is voor verdere groei van het vervoer. Daarom worden de komende jaren de mogelijkheden onderzocht om deze groei binnen de vergunningruimte mogelijk te maken.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/94578

1.2 Bevorderen gebruik Betuweroute

Een van de ontwerpeisen van het Basisnet Spoor is om het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk over de Betuweroute af te wikkelen.

Op het spoorwegnet ten zuiden van de Betuweroute zijn de bestuurlijke afspraken over het maximale groepsrisico bij het Nationale Sleutel Project Breda in juli 2010 als maat genomen voor de hoogte van de risicoplafonds over de Brabantroute. Door dit risicoplafond zal een groot deel van het rond 2020 verwachte vervoer van brandbare gassen als LPG de langere route Roosendaal - Kijfhoek - Betuweroute moeten nemen.

Over het spoorwegnet ten noorden van de Betuweroute is in juli 2010 de bestuurlijke afspraak gemaakt om het vervoer van brandbare gassen van en naar Noord- en Oost-Europa over de grensovergang Oldenzaal af te wikkelen over de Betuweroute via Elst. Op deze manier worden routes door de Randstad en andere grote steden in Noord-Nederland zoveel mogelijk ontzien.

In juli 2010 is besloten om de vervoershoeveelheden die maximaal passen op het traject Elst - Zutphen - Oldenzaal binnen de wettelijke grenzen en bestuurlijke afspraken op het gebied van externe veiligheid en geluid te onderzoeken en mogelijk te maken. De uitkomst van dit onderzoek is dat binnen de vastgestelde risicoplafonds maximaal 1.700 ketelwagens brandbare gassen per jaar kunnen worden vervoerd over het traject Elst - Zutphen - Goor - Hengelo - Oldenzaal in maximaal twee treinen per etmaal in de avonduren. Door dit risicoplafond zal een groot deel van het rond 2020 verwachte vervoer van brandbare gassen via de grensovergang Oldenzaal een langere route over de grensovergang Zevenaar via Oberhausen (Betuweroute) moeten nemen.

1.3 Aanpak hoge groepsrisico's

Bovenstaande besluitvorming over het gebruik van de route Elst - Zutphen - Oldenzaal heeft geleid tot een verdere afname van de berekende groepsrisico's in Noord-Nederland.

Door vaststelling van Basisnet Spoor vermindert de rond 2020 verwachte overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico van 225 naar 41 kilometer spoor van het Nederlandse spoornetwerk. ProRail zal in 2011 en 2012 circa 350 ATB Vv installaties plaatsen in bestaande seinen op locaties met veel vervoer van gevaarlijke stoffen, waardoor de botsingskansen verkleind worden. Daarnaast is Prorail verzocht om bij groot onderhoud en capaciteitsuitbreiding aanvullende lokale maatregelen te treffen om het groepsrisico verder te reduceren als dit haalbaar en betaalbaar is.

Bij Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg is na vaststelling van het Basisnet Spoor het resterende groepsrisico het hoogst. Het Rijk zoekt met deze gemeenten naar een combinatie van risicobeperkende maatregelen, zowel aan de vervoerszijde als aan de bebouwingszijde. De effecten hiervan worden in de komende maanden doorgerekend. Het gaat hier om een gezamenlijke inspanningsverplichting die bestuurlijk is overeengekomen. De bestuurlijke afweging of de veiligheidswinst in verhouding staat tot de kosten van maatregelen wordt eind 2011 verwacht.

1.4 Sanering van kwetsbare objecten

Op trajecten waar bouwwerken in de veiligheidszone aanwezig dan wel mogelijk zijn, zal met de betreffende gemeenten worden bezien in hoeverre er sprake is van kwetsbare objecten of van planschade. Zonder Basisnet Spoor worden rond 2020 367 mogelijk kwetsbare objecten verwacht, die binnen de veiligheidszone vallen. Met Basisnet Spoor resteren 17 mogelijke kwetsbare objecten langs het traject Roosendaal - Zwijndrecht en één bij Zevenaar. Het Rijk overlegt met deze gemeenten over de wijze waarop eigenaren tegemoet wordt gekomen in het kader van saneringen en planschade. Begin 2012 zal hierover nadere besluitvorming plaatsvinden.

1.5 Rekenmethodiek Basisnet

Tot op heden worden externe veiligheidsrisico's berekend met verschillende rekenmodellen en met verschillende invoergegevens. Daardoor zijn de uitkomsten soms moeilijk vergelijkbaar. In Basisnet is daarom gekozen voor één rekenmodel (RBMII). Alle plannen en vervoersstromen zijn in 2010 op dezelfde manier doorgerekend en daardoor onderling vergelijkbaar.

Teneinde het veiligheidsniveau van het Basisnet als ijkpunt te behouden, zal het gebruik van RBMII wettelijk worden voorgeschreven. De rekenuitgangspunten van Basisnet Spoor worden in de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) vastgelegd. Degene die na de vaststelling van Basisnet aanvullende maatregelen treft, kan de veiligheidswinst daarvan omzetten in extra vervoer of nieuwe bouwplannen

1.6 Kaarten en tabellen

Vooruitlopend op de definitieve regelgeving in 2012 zal de tabel Basisnet Spoor bij de eerstkomende gelegenheid worden toegevoegd aan de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Gemeenten en de infrabeheerders kunnen dan bij hun planvorming rekening houden met Basisnet Spoor. In bijlage 2 is een spoorkaart opgenomen met de trajecten met veiligheidszones (waarbinnen geen kwetsbare objecten gebouwd mogen worden) respectievelijk plasbrand aandachtsgebieden (waarbinnen aanvullende eisen gelden ten aanzien van gebouwen). In bijlage 3 zijn de transportstromen opgenomen die zijn gebruikt bij de vaststelling van het risicoplafond. Bijlage 4 bevat het overzicht van de plaatsen waar nog een overschrijding van het groepsrisico resteert.

2. Regelgeving

De bevoegdheid om de tot het Basisnet behorende (vaar)wegen en spoorlijnen aan te wijzen alsmede de verplichting om voor alle in het Basisnet opgenomen (vaar)wegen en spoorlijnen risicoplafonds vast te stellen, is vastgelegd in een voorstel tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

Daarnaast is in het wetsvoorstel uitgewerkt dat het transport van chloor en ammoniak over het spoor in beginsel wordt beperkt tot de huidige convenantafspraken en een beperkte ontheffingsbevoegdheid. Dit ter uitvoering van het kabinetsstandpunt Ketenstudies (Kamerstukken II, 27 801, nr. 26). De beperkingen voor de ruimtelijke ordening worden opgenomen in het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV).

Het voorstel tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen wordt binnenkort aan uw Kamer toegezonden. Een concept van het ontwerp BTEV is al eerder aan de Kamer gestuurd.

De gesprekken met het bedrijfsleven om te komen tot een convenant voor het warme BLEVE vrij samenstellen van treinen zijn nog in volle gang. Ik streef er naar om medio oktober 2011 overeenstemming te bereiken over de inhoud van het convenant. Mocht die overeenstemming onverhoopt uitblijven, dan heeft dit geen invloed op het Basisnet Spoor.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

BIJLAGEN:

1. Aan de Kamer toegezegde reactie n.a.v. het AO Spoor op 18 mei 2010
2. Kaart met plaatsgebonden risico's en Plasbrand aandachtsgebieden
3. Kaarten transportstromen 2020 per stofcategorie
4. Kaarten groepsrisico's Noord-Nederland en Zuid-Nederland

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/94578

Bijlage 1 bij brief IenM/BSK-2011/94578: aan de Kamer toegezegde reactie n.a.v. het AO Spoor op 18 mei 2010

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/94578

Toezegging 10752

De minister VW zal in de brieven naar aanleiding van de Bestuurlijke overleggen in gaan op (A) Chemelot, en (B) de maatregelen bij Dordrecht en Zwijndrecht. (TZ-I&M-2010-108)

Reactie:

A. De provincie Limburg werkt aan een sluitende financiering voor het project "Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot (EZS)". Realisatie van die zuidelijke aansluiting is primair van commercieel belang voor de bedrijven op Chemelot, en daarnaast tevens van belang voor de beperking van de risico's rondom het openbare spooreplacement Sittard; daarom heeft IenM een financieringsbijdrage van € 5 mio toegezegd.

B. Bij Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg is na vaststelling van het Basisnet Spoor het resterende groepsrisico het hoogst. Het Rijk zoekt met deze gemeenten naar een combinatie van risicobeperkende maatregelen, zowel aan de vervoerszijde als aan de bebouwingszijde. De effecten hiervan worden in de komende maanden doorgerekend. Het gaat hier om een inspanningsverplichting die bestuurlijk is overeengekomen. De bestuurlijke afweging aan de hand van de onderzoeksresultaten wordt eind 2011 verwacht.

Toezegging 10755

De minister VW zal de Kamer in de aanbiedingsbrief over Basisnet informeren over de mogelijkheid van het kapitaliseren van de externe omgevingskosten van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het kader van het Basisnet Spoor. (TZ-I&M-2010-114)

Reactie:

In dit kader kies ik voor een benadering van risicoplafonds.

Door de risicoplafond benadering van het Basisnet Spoor zijn de externe omgevingsrisico's, die het gevolg zijn van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, begrensd. De externe veiligheidsrisico's zullen door de in het kader van Basisnet Spoor getroffen veiligheidsmaatregelen sterk afnemen. In die zin is er sprake van grote winst. Ook op het gebied van geluid wordt middels een risicoplafond benadering gewerkt aan een vermindering van de geluidsbelasting.

Toezegging 10756

De minister VW zal de Kamer in de aanbiedingsbrief van Basisnet informeren over de mogelijkheid van het hanteren van het criterium "leefbaarheid" bij het toepassen routedwang i.v.m. het vervoeren van gevaarlijke stoffen over spoor. (TZ-I&M-2010-115)

Reactie:

In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is voor wegen aangegeven dat routes door de bebouwde kom waar mogelijk worden vermeden. Deze indirecte routedwang is gebaseerd op het criterium "leefbaarheid": ze is namelijk mede vastgesteld op basis van het "draagvlak" van de bebouwde omgeving in de omgeving van de infrastructuur. Naar analogie hiervan is nu voor het spoorwegennet gekozen om

zoveel mogelijk gebruik te maken van de Betuweroute. Een van de ontwerpeisen bij het Basisnet Spoor is dan ook om de Betuweroute maximaal te benutten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Basisnet Spoor wordt per spoorlijn een risicoplafond vastgesteld. Door de risicoplafonds op het gemengde spoorwegnet relatief laag te stellen zal gebruik van de Betuweroute sterk toenemen.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/94578