

Vergaderjaar 2011–2012

32 862

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

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 28 oktober 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Blz.

Algemeen	1
Aanleiding en uitgangspunten voor een nieuw systeem	2
De verankering van een nieuw systeem: het basisnet	3
Strekking van het wetsvoorstel	4
Enkele begrippen	5
Het vaststellen van een basisnet	6
Het beheersen van het basisnet	6
Het beheer van het basisnet	6
De eerste stappen	7
Het robuuste evenwicht	7
De ministeriële routeringsbevoegdheden	8
De gemeentelijke routing	8
Bezwaar- en beroepsmogelijkheden	8
Objecten binnen de risicoruimte	9
Handhaving	9
Overleg en consultatie	9
Artikelsgewijze toelichting	9
Overig	11

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden hebben nog wel enkele vragen.

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. De leden zijn over het algemeen positief over de invoering van het basisnet, omdat dit een verbetering van de veiligheid geeft. Genoemde leden zijn echter nog niet tevreden over een aantal punten en hebben ook nog een aantal vragen. De leden vragen de regering om daarop in te gaan.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel, dat ertoe strekt een wettelijk kader te bieden voor zowel het vervoer van gevaarlijke stoffen, als de ruimtelijke ontwikkelingen langs de daarvoor gebruikte infrastructuur. Toch wensen de leden van de CDA-fractie enkele vragen te stellen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. De leden hechten groot belang aan de totstandkoming van het basisnet. De veiligheid staat voor de leden van de SP-fractie voorop. Er zijn nog te veel gevaarlijke situaties langs de transportroutes en er vindt volgens de leden nog veel onnodig transport plaats. Het wetsvoorstel voorziet in grote mate in aanleg en afbakening van het basisnet. Dat is een stap voorwaarts in de realisatie van het net. De leden van de SP-fractie hebben enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Zij hebben hierover een aantal vragen.

Aanleiding en uitgangspunten voor een nieuw systeem

De leden van de VVD-fractie vragen de regering op welke wijze de veiligheid kan worden verbeterd en de risico's kunnen worden vermindert, door beter gebruik van vervoer over water, zonder dit af te dwingen, maar wel door positieve stimulering.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de regering aangeeft dat op dit moment de eisen en routeringsmaatregelen zich richten op de individuele vervoerder en op het collectieve risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een gericht systeem ontbreekt echter, aldus de leden. Deelt de regering de mening van de leden van de CDA-fractie, dat het uiteindelijk gaat om die individuele vervoerder? En dat het eerder een zaak wordt van schade beperken, in plaats van voorkomen, als het daar fout gaat? Indien de regering het met genoemde leden eens is, kan de regering dan aangeven welke bijdrage voorliggend wetsvoorstel levert aan het bevorderen van een hoger veiligheidsniveau bij de individuele vervoerder?

Kan de regering aan de leden van de CDA-fractie aangeven of er in Europa ook andere landen zijn waar de door de regering voorgestelde maatregelen al zijn omgezet in wetgeving? Of is Nederland het enige land in de Europese Unie dat op dit punt wetgeving ontwikkelt? Indien er andere

landen zijn, welke zijn dit? Heeft de regering gebruik gemaakt van de ervaringen die er zijn in die landen? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

De regering stelt dat er gekozen is voor risicoplafonds om zo de vervoersector te stimuleren tot innovatie. Kan de regering aan de leden van de CDA-fractie duidelijk maken hoe een individuele vervoerder door de introductie van risicoplafonds gestimuleerd wordt tot innovatie?

De leden van de SP-fractie hechten aan het uitgangspunt dat transport van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk zou moeten worden voorkomen. Productie en gebruik zouden dicht bij elkaar plaats moeten vinden, bij voorkeur zelfs op een en hetzelfde terrein. Geen transport betekent immers ook geen gevaar en risico langs de routes. Bij de ammoniaktransporten tussen Velsen en Geleen/Sittard is dat goed opgelost, evenals bij de chloortransporten. Graag horen de leden van de SP-fractie of dit ook bij de regering de voorkeur geniet boven het transport. Zo nee, waarom niet?

Daarnaast is voor de leden van de SP-fractie ook de compartimentering op het basisnet zelf van belang. Als er dan al vervoerd moet worden, dan wel veilig en zodanig gecompartmenteerd dat het katalyserend of cumulerend effect niet kan optreden. In de wet komen de leden daar geen concrete handvatten voor tegen. Een voorval als in januari 2011 op rangeerterrein Kijfhoek had natuurlijk nooit plaats mogen hebben. Daar stonden veel wagons met verschillende ladingen dicht tegen elkaar en door elkaar. Genoemde leden vragen de regering hoe zij gaat voorzien in strengere regels voor compartimentering op het basisnet.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het merendeel van het vervoer van gevaarlijke stoffen over water gaat en dat hier nog volop groeiruimte is. Genoemde leden vragen de regering daarom of ook is onderzocht of het mogelijk is om een deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verplaatsen van het spoor naar het water. Het wetsvoorstel heeft immers een lange voorbereidingstijd gevraagd, vanwege de vele knelpunten die zich voordoen langs het spoor, met name rond emplacementen en in binnensteden.

De verankering van een nieuw systeem: het basisnet

De leden van de VVD-fractie merken op dat er wordt gestuurd op risicoplafonds. Dat dient vooraf te gebeuren. Genoemde leden vragen de regering hoe dat wordt geregeld.

Voor de leden van de CDA-fractie is na bestudering van het wetsvoorstel nog niet voldoende duidelijk wat verstaan moet worden onder «maatschappelijk aanvaardbaar». De eerder genoemde leden nodigen de regering dan ook uit om aan de hand van een casusbeschrijving, bijvoorbeeld de situatie bij de Vechtbrug in Weesp, duidelijk te maken hoe uiteindelijk bepaald wordt wat een maatschappelijk aanvaardbaar risico is. Gezien de opmerkingen van de Raad van State rondom de delegatie aan de minister, hechten de leden van de CDA-fractie eraan om middels de beschrijving van de eerder genoemde casus ook inzicht te krijgen in de rol die de gemeente(raad) speelt bij het vaststellen van een maatschappelijk aanvaardbaar risico.

De regering geeft aan dat het systeem van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) zal worden aangepast. De leden van de CDA-fractie gaan ervan uit dat de huidige systematiek, waarmee aan individuele vervoerders concrete verplichtingen worden opgelegd, zal blijven bestaan maar

zal worden aangevuld. Indien dit niet het geval is en de regering voornemens is om hiervan af te stappen, wat is dan daarvan de motivatie?

In de wet wordt als uitgangspunt genomen dat vervoer overal mogelijk is, mits de plafonds niet worden overschreden. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering waarom er niet voor is gekozen om bepaalde spoorlijnen bij voorbaat te vrijwaren van vervoer met gevaarlijke stoffen, vanuit overwegingen van kosten en baten, verdere beperking van risico's en het mogelijk maken van meer ruimtelijke ontwikkelingen.

Strekking van het wetsvoorstel

Gelet op het feit dat de regering stelt, dat het aan de minister van Infrastructuur en Milieu is om het basisnet en de daarmee samenhangende zaken vast te stellen, sluiten de leden van de CDA-fractie zich bij de leden van de Raad van State aan waar het de democratische legitimiteit van deze besluiten betreft. De door de regering aangevoerde argumenten in het nader rapport overtuigen de leden van de CDA-fractie slechts ten dele. De regering geeft aan dat middels artikel 18 geborgd en beoogd is dat indien er sprake is van een meer dan technische aanpassing, er sprake zal zijn van parlementaire goedkeuring. Kan de regering in dat kader aangeven hoe de vaststelling van de «nul»-situatie zal plaatshebben? Hoe ziet de regering dan de dialoog met de Kamer voor zich?

De hoofdelementen van het basisnet worden volgens het voorstel bij ministeriële regeling vastgesteld. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het uitgangspunt is dat er robuuste risicoplafonds worden vastgesteld. Dit betekent dat de hoeveelheid wijzigingen in de loop van de tijd beperkt zal zijn. Deze leden vragen daarom wat er op tegen is om deze wijzigingen te regelen op het niveau van een Algemene Maatregel van Bestuur, in plaats van in afzonderlijke regelingen?

De Raad van State constateert dat de hoofdelementen van het basisnet weliswaar gedetailleerd zijn, maar wel van essentieel belang voor de werking van het basisnet en heeft daarom vragen bij het alleen achteraf verantwoording afleggen aan de Tweede Kamer middels een verslag. In het nader rapport stelt de regering dat locatiespecifieke omstandigheden om maatwerk vragen en dat daarom een generieke rechtsregel zoals in de regelgeving voor geluidproductieplafonds niet te formuleren is. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de regering wel inzicht kan geven op basis van welke criteria zal worden getoetst. En in hoeverre is de betrokkenheid, inspraak en mogelijkheid tot bezwaar en beroep van verladers, vervoerders en betrokken gemeenten bij deze procedure mogelijk?

Genoemde leden wijzen er verder op dat er in de wet geluidproductieplafonds sprake is van verdergaande regelgeving aangaande de te volgen procedure van verhoging of verlaging van plafonds die ook het in het voorliggende wetsvoorstel beoogde maatwerk mogelijk maken. Waarom is hier niet voor gekozen, vragen deze leden.

Ook missen de leden van de ChristenUnie-fractie een antwoord op de opmerking van de Raad van State dat bij het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol en het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, ook sprake is van gedetailleerde kaarten, maar desondanks gekozen is voor het vastleggen in een Algemene Maatregel van Bestuur.

In het nader rapport wordt tevens gesteld dat, volgens artikel 18, gevallen waarin sprake is van verhoging of verkleining van de voor het vervoer van gevaarlijke stoffen beschikbare risicoruimte, niet kunnen plaatsvinden totdat een voornemen daartoe aan de Tweede Kamer is gemeld. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben echter de indruk dat dit alleen geldt voor een eventuele verschuiving van de plaats van het plaatsgebonden risico, maar niet een wijziging in de waarde van het groepsrisico. Genoemde leden vinden het wel van belang dat de Tweede Kamer ook bij (grote) wijzigingen van het groepsrisico wordt betrokken voordat deze worden doorgevoerd.

Enkele begrippen

De leden van de VVD-fractie vragen de regering wat de reden en onderbouwing is van de plafonds voor groepsrisico's van 10^{-6} bij weg- en spoortransport en 10^{-4} bij spoortransport. Kan met betrekking tot deze waarden, alsmede de waarde van het plafond voor het plaatsgebonden risico van 10^{-6} worden aangegeven hoe dit moet worden gehanteerd? Gaat het om het aantal personen/dagen? Zo nee, hoe wordt deze waarde dan gehanteerd?

De leden van de CDA-fractie hebben kennis genomen van het feit dat de regering overgaat tot de introductie van een groepsrisico. Met de introductie van de secundaire optie van het ALARA-beginsel (As Low As Reasonably Achievable) onderkent de regering in de ogen van de leden van de CDA-fractie dat er in de praktijk een aantal haken en ogen kan zitten aan de introductie van het groepsrisico. Is de veronderstelling dat de praktijk rondom het groepsrisico waarschijnlijk weerbarstiger is dan de theorie in de ogen van de regering juist? Kan de regering aangeven op welke manier de oriëntatiewaarde gebruikt wordt? Het onderscheid tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico is de leden van de CDA-fractie niet duidelijk. Kan de regering het onderscheid verduidelijken? Hebben beide risico's betrekking op de veiligheid van de burger? Zo ja, waarom geldt voor het plaatsgebonden risico een maximale waarde van 10^{-6} , terwijl de waarde voor het groepsrisico 10^{-4} is? Kan de regering aangeven hoe zij de toepassing van het ALARA beginsel voor zich ziet? Hoe zal in de praktijk worden vastgesteld wat «zo laag is al redelijk haalbaar» is?

De leden van de SP-fractie zien ook zeker de frictie tussen ruimtegebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor gemeenten is de grond kostbaar en nuttig te gebruiken. Anderzijds moeten de risico's niet worden weggerekend of gebagatelliseerd. De Adviesraad Vervoer Gevaarlijke stoffen heeft hiertoe al meerdere malen advies gegeven ten aanzien van rekenmethodiek en normstelling. Kan de regering aangeven wat met de adviezen van die Adviesraad is gedaan? Hoe dichtbij de werkelijke risico's komen de vanachter de tekentafel gemaakte sommetjes?

Op dit punt vragen de leden van de SP-fractie de regering ook hoe wordt toegezien op het niet naleven van de risicocontouren door gemeenten bij het afgeven van bouwvergunningen en het wijzigen van bestemmingsplannen. Hoeveel knelpunten zijn er nog en hoeveel daarvan zijn er de afgelopen 5 jaar bijgekomen? Door wie wordt hierop toegezien en hoe kan corrigerend opgetreden worden?

Ten behoeve van de risicoberekeningen voor het basisnet Spoor worden verschillende aannames gedaan. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op basis waarvan deze aannames zijn gedaan. Kunnen deze aannames openbaar worden gemaakt en kan worden aangegeven of deze aannames zijn goedgekeurd door het RIVM?

Genoemde leden vragen een reactie op het commentaar van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) dat sprake is van kunstmatige robuustheid doordat allerlei parameters en coëfficiënten worden vastgelegd in de rekenmethodiek terwijl (zeer) kleine variaties in aannames of uitgangspunten vaak grote afwijkingen in ruimtebeslag en het plaatsgebonden risico en het groepsrisico tot gevolg hebben. Wat betekent dit voor de betrouwbaarheid van de berekeningen op grond van dit wetsvoorstel, zo vragen deze leden? Klopt het dat de faalkansen zijn gebaseerd op een zeer beperkt databestand? Ook vragen deze leden een reactie op het commentaar van de AGS dat de kans op menselijke fouten (bijvoorbeeld het door een rood sein rijden zoals in Barendrecht in 2010) onvoldoende is meegenomen in de berekening, terwijl deze voor een belangrijk deel bepalend zijn.

Het vaststellen van een basisnet

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd welke stoffen voor de risicobenadering van het basisnet relevant zijn. Kan de regering aangeven welke stoffen dit zijn? Voorts vermeldt de Memorie van Toelichting dat het bij (dreigende) overschrijding noodzakelijk kan zijn om verder onderscheid te maken van voor het basisnet relevante stoffen. De leden van de CDA-fractie vragen de regering of dit niet het verder loslaten van overschrijdingsnormen tot gevolg heeft. Kan de regering het nut tot het maken van onderscheid nader toelichten?

Het beheersen van het basisnet

De leden van de PVV-fractie constateren dat de minister na de twee opstartjaren tenminste elke vijf jaar onderzoekt in hoeverre de risicoplafonds worden of dreigen te worden overschreden. Kan de regering toelichten waarom er gekozen is voor een periode van vijf jaar?

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering toe te lichten of het klopt dat er met KNV Spoorgoederenvervoer en ProRail is afgesproken, dat in onderling overleg een monitoringssysteem wordt ontworpen, waarmee vooraf wordt gestuurd. Zo ja, hoe staat het met dit systeem?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wanneer deze monitoringstool beschikbaar is. Deze leden vragen tevens een reactie op het voorstel van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) om, middels een in te voegen artikel 15a dit te regelen analoog aan de artikelen 11.20 en 11.22 van het wetsvoorstel inzake de introductie van de geluidproductieplafonds (Wet modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds. Kamerstuk 32 252, nr. 2).

Het beheer van het basisnet

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering toe te lichten in welke uitzonderlijke gevallen de risicoplafonds aangepast kunnen worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat een verruiming van het plafond voor het plaatsgebonden risico volgens het wetsvoorstel mogelijk is, indien de noodzakelijke maatregelen disproportioneel zijn ten opzichte van de te beschermen belangen. Genoemde leden vragen de regering om een overzicht van locaties waar, bij de eerste vaststelling van de plafonds, al sprake is van een dergelijke situatie.

De eerste stappen

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering toe te lichten op welke wijze de risicoplafonds precies zijn ingesteld. Klopt het dat de registratie van wagons een belangrijk onderdeel vormt? Zo ja, hoe staat het met de registratie?

Genoemde leden vragen de regering verder om toe te lichten of bij de capaciteitstoedeling, net als met geluid, ook rekening gehouden kan worden met de ruimte (of het gebrek daaraan) binnen de risicoplafonds.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in het wetsvoorstel de eventueel behaalde veiligheidswinst gebruikt kan worden voor extra vervoer. Genoemde leden vragen waarom er niet voor gekozen is om een prikkel in te bouwen zodat er, met behoud van groeimogelijkheden, ook sprake is van een geleidelijke verbetering van het totale veiligheidsniveau. Genoemde veiligheidswinst kan onder andere worden behaald door afspraken tussen spoorpartijen, bijvoorbeeld zoals die zijn gemaakt ten aanzien van het zoveel mogelijk warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Omdat het spoor vrij toegankelijk is, kunnen echter andere partijen die niet aan dergelijke afspraken zijn gebonden de vrijgekomen risicoruimte gaan gebruiken. In de nieuwe geluidwetgeving is de (spoor)beheerder verantwoordelijk gesteld voor de naleving van het geluidproductieplafond. Het aspect geluid kan worden betrokken bij de capaciteitstoedeling door de spoorwegbeheerder. Genoemde leden stellen voor om een vergelijkbare regeling ten aanzien van veiligheid toe te voegen aan het wetsvoorstel.

Het robuuste evenwicht

De leden van de VVD-fractie en de leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering in hoeverre in het Basisnet spoor rekening is gehouden met de bereikbaarheid en inrichting van het spoor in het geval van calamiteiten, op het moment dat sprake is van een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Verder vragen de leden van de VVD-fractie aan de regering of spoordetectie tegen ontsporing niet een goede mogelijkheid is om de veiligheid te verhogen. Wat zijn de mogelijkheden en financiële gevolgen hiervan?

De leden van de PvdA-fractie steunen de inzet om het zogenaamde warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen zoveel mogelijk terug te dringen. Genoemde leden vragen de regering wel of het klopt dat een ketelwagen met brandbaar gas ook zijn eigen brandstof vervoert, en of op die manier bij een calamiteit niet alsnog een grote brand en/of explosie kan ontstaan, die nu juist met het warme BLEVE-vrij samenstellen te voorkomen zou moeten worden. Klopt het dat in ongeveer de helft van de tot nu toe ontstane ongevallen lekkend gas uit een daarnaast staande ketelwagen met brandbaar gas de oorzaak was? Wat kan er gedaan worden om dit type incidenten te voorkomen?

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering in dit kader ook hoe het staat met het convenant over het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Welke maatregelen neemt de regering als partijen zich niet aan het convenant houden, dan wel zich niet aan willen sluiten bij het convenant? Klopt het dat ervan uitgegaan wordt dat er op termijn 100% warme BLEVE-vrij samenstelling wordt gerealiseerd? Zo ja, wanneer? Zo nee, wat is dan het einddoel?

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering of er, naast het warme BLEVE-vrij samenstellen ook nog belangrijke andere risico's op ongelukken zijn aan te wijzen. Zo ja, op welke wijze wordt het risico daarop zoveel mogelijk beperkt? Klopt het dat bij grote calamiteiten de 30 meter zone niet afdoende is, en in ieder geval rekening gehouden moet worden met een zone van circa 200 meter? Zo ja, moeten gemeenten met activiteiten binnen deze zone hiermee rekening houden?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering welke maatregelen zij neemt om het vervoer van gevaarlijke stoffen meer te laten plaatsvinden over de Betuweroute in plaats van over de Brabante route en over de route van Rotterdam via Gouda en Amsterdam naar Oldenzaal. Vallen onder die maatregelen ook investeringen in nieuwe infrastructuur? Kan de regering dit toelichten?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering op welke locaties langs wegen en spoorwegen er nu al kwetsbare objecten binnen de noodzakelijke ruimte voor het plaatsgebonden risico staan. Wat betreft het groepsrisico wordt voor het spoor gesproken over een overschrijding van de oriëntatiewaarde in één specifieke gemeente. Genoemde leden nemen aan dat hiermee Dordrecht wordt bedoeld. Is dit de enige gemeente waar sprake blijft van een overschrijding? Hoe hoog is daar de overschrijding? Wat is de waarde na de voorgestelde maatregelen? Waarom vindt de regering deze waarde maatschappelijk aanvaardbaar, ondanks dat er dan nog steeds sprake is van een overschrijding?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om een reactie op het commentaar van de AGS dat de kans op warme BLEVE weliswaar lager is door treinen anders samen te stellen, maar dat de grootste bijdrage aan de kans op een warme BLEVE komt door lekkage uit de wagon zelf. In hoeverre is dit meegenomen in de risicoberekeningen, zo vragen deze leden? Ook vragen deze leden of er inzicht is tot hoeveel extra rangeerbewegingen dit leidt en wat dit betekent voor de veiligheid rond emplacementen? Welke berekeningen zijn uitgevoerd, zo vragen deze leden, voor het extra risico op rangeerterreinen?

De ministeriële routeringsbevoegdheden

De leden van de CDA-fractie hebben opgemerkt dat met het wetsvoorstel de bevoegdheden van de minister van Infrastructuur en Milieu uitgebreid worden ten koste van gemeentelijke bevoegdheden. Genoemde leden willen graag van de regering weten waarom het noodzakelijk is dat de minister van Infrastructuur en Milieu met het wetsvoorstel de bevoegdheid krijgt om wegen aan te wijzen waarover geen vervoer van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden.

De gemeentelijke routing

Wat betreft de routeringsbevoegdheid van gemeenten merken de leden van de SP-fractie op dat dit niet voor het spoor geldt. Hoe kan bijvoorbeeld een gemeente als Amersfoort of Apeldoorn de tijdelijke treintransporten van chloortreinen uit haar gemeente weren? Kunnen gemeenten gezamenlijk hierin optreden om transport over een ander spoor, bijvoorbeeld de Betuweroute, af te dwingen? Zo nee, waarom is die mogelijkheid niet opgenomen?

Bezwaar- en beroepsmogelijkheden

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering waarom er voor gekozen is om de aanwijzing van het basisnet en de vaststelling van de risicopla-

fonds op de zogenaamde negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht te zetten. Hierdoor is er geen beroep en bezwaar mogelijk. Ook vragen genoemde leden de regering om toe te lichten waarom na advies van de Raad van State op dit punt, vervolgens de Memorie van Toelichting wel, maar het voorstel zelf nog niet is aangepast.

Objecten binnen de risicoruimte

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of er met betrekking tot specifieke situaties, zoals bijvoorbeeld in Dordrecht, goed tegen elkaar is afgewogen wat de kosten en opbrengsten zijn van maximale veiligheidsverbetering. Hoeven daardoor bijvoorbeeld geen woningen te worden gesloopt en/of bouwmogelijkheden langs of in de buurt van het spoor worden gecreëerd?

De leden van de CDA-fractie zijn zich bewust van het feit dat voor het basisnet risicoruimtes bepaald moeten worden. Maar zij vragen de regering wat de normen zijn met betrekking tot bestaande bebouwing. Wat gaat de regering doen aan reeds bestaande kwetsbare objecten waar volgens de risicoruimtes nu al overschrijding van het groepsrisico plaatsvindt? Kan de regering ook aangeven in welke gebieden risico overschrijding al aan de orde is?

Handhaving

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering of het klopt dat gemeenten veel verantwoordelijkheid voor de handhaving krijgen, maar dat zij momenteel niet voldoende kennis en capaciteit hebben om dit waar te maken. Genoemde leden zijn van mening dat de verantwoordelijkheid voor handhaving bij de Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's) geborgd kan worden. De leden vragen de regering of zij deze visie deelt en zo nee, waarom niet.

Overleg en consultatie

De leden van de PvdA-fractie stellen vraagtekens bij de opmerking van de regering dat maatregelen bij overschrijding van de risicoplafonds, weliswaar in overleg met betrokken overheden, de ruimtelijke ordening zouden kunnen treffen. Over wat voor maatregelen gaat het dan, en op welke manier gaat de regering het overleg met die betrokken overheden inrichten?

Gelet op het feit dat de regering terecht stelt dat er zorgvuldig overleg zal plaatsvinden met de medeoverheden, vragen de leden van de CDA-fractie de regering om concreet aan te geven hoe dit overleg er in de praktijk uit zal zien. Op welke wijze zal er omgegaan worden met de opmerkingen van de zijde van provincies en gemeenten? Genoemde leden zouden het waarderen indien de regering de bereidheid zou tonen om expliciet in te gaan op de door de regering geschetste rol van de gemeenteraad bij de routeringsbevoegdheid die in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Artikel 14

De Memorie van Toelichting vermeldt dat het risico met betrekking tot vervoer van gevaarlijke stoffen op emplacementen al wordt genormeerd door de omgevingsvergunning, die lokaal wordt vastgesteld. Met dit

wetsvoorstel wordt een wettelijk kader gecreëerd, maar de leden van de CDA-fractie vragen de regering hoe de lokale/regionale wetgeving voor emplacementen zich hiermee verhoudt. Is de regering het met de leden eens dat het onwenselijk is voor de uniformiteit van het Basisnet als lokale wetgeving vanwege beleidsvrijheid van gemeenten hier tegen indruist? Kan lokale wetgeving omtrent emplacementen in strijd zijn met dit wetsvoorstel? Wat gaat de regering doen om dit te voorkomen? Zijn voor alle emplacementen de vergunningen reeds aangepast?

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering waarom het advies van de Raad van State niet is overgenomen wat betreft de vaststelling van de hoofdelementen van het basisnet in een Algemene Maatregel van Bestuur. De regering geeft aan dat maatwerk is vereist en dat dit jaarlijks 15 omslachtige aanpassingen tot gevolg zou hebben, maar kan de regering dan toelichten waarom de Raad van State over hoofdelementen spreekt, terwijl het volgens de regering om technische aanpassingen gaat?

Genoemde leden vragen de regering tevens om toe te lichten of er rond emplacementen mogelijk knelpunten met de risicoplafonds kunnen ontstaan, en zo ja, op welke wijze deze opgelost worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering wat precies de status is van emplacementen in het Basisnet. Klopt het dat gemeenten hier een andere rol hebben ten aanzien van het vaststellen van de risicoruimte? Welke gevolgen heeft dit voor het basisnet?

Artikel 15

De leden van de SP-fractie herkennen de bezwaren van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) aangaande artikel 15 uit het wetsvoorstel waarin staat dat de minister twee jaar na de inwerkingtreding en daarna zo vaak als nodig, en in ieder geval elke vijf jaar, een onderzoek doet in hoeverre vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen de risicoplafonds worden overschreden. Deelt ook de regering de mening van de VNG dat dit voor vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor volstrekt onvoldoende is? Zo nee, waarom niet? Het is toch immers zo dat zorgvuldig omgaan met risico's betekent dat potentiële overschrijdingen van risicoplafonds tijdig moeten worden geconstateerd en vooraf moeten kunnen worden bijgestuurd? Vindt ook de regering dat achteraf constateren dat een risicoplafond is overschreden, strijdig is met de manier waarop momenteel met risico's wordt omgegaan?

De leden van de SP-fractie vragen verder hoe deze toets achteraf zich verhoudt tot de afspraak tussen KNV Spoorgoederenvervoer en ProRail, om in onderling overleg een monitoringssysteem te ontwerpen waarmee juist vooraf gestuurd kan worden. Wat is de status van dit onderlinge overleg? Welke rol speelt de Rijksoverheid in dit overleg?

Artikel 16

De leden van de PVV-fractie constateren dat de wijze waarop het inzicht, in hoeverre de risicoplafonds worden of dreigen te worden overschreden, wordt verkregen, aan de minister wordt overgelaten. Kan de regering toelichten of hier inmiddels meer duidelijkheid over is? Op welke wijze zal dit worden vormgegeven? Of kan dit per keer verschillen?

Artikel II

De leden van de VVD-fractie vragen de regering waarom voor het in overeenstemming brengen van het provinciale netwerk en van het gemeentelijk routingsnetwerk termijnen zijn bepaald van één respectie-

velijk twee jaar na inwerkingtreding van de wet. Waarom is in beide gevallen niet gekozen voor een termijn van één jaar?

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of voor de lange termijn is berekend wat de mogelijkheden zijn om de veiligheid te verhogen op het basisnet spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 43), zodat de risico's binnen de vastgestelde grenzen vallen, en tegen welke kosten. Is dit vergeleken met de mogelijkheden en kosten van de aanleg van een speciaal goederenspoor, met name de goederenspoorlijn tussen Rotterdam en België (RoBel-lijn)?

Volgens genoemde leden zijn er met betrekking tot de Brabantroute nog aanvullende punten waarover nog geen sluitende afspraken zijn gemaakt. Wanneer is dit wel geregeld?

Verder vragen de leden van de VVD-fractie of de risicotabellen ook beschikbaar kunnen worden gesteld aan de gemeenten.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of bij de verantwoordingsplicht geen sprake is van de gemeente die zichzelf beoordeelt, de «slager die zijn eigen vlees keurt». Kan en moet dit niet anders worden geregeld?

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie de regering ook hoe het staat met de maatregelen uit het Programma Hoogfrequent Spoor, zoals de boog van Meteren, waardoor het rijden door steden sterk wordt beperkt. Kunnen dit soort maatregelen met direct effect met prioriteit worden uitgevoerd? Kan de regering hier ook de aanpassing van emplacementen en de invoering van Automatische Trein Beïnvloeding verbeterde versie (ATB-vv) bij betrekken?

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering toe te lichten waarom de aanwijzing van gevaarlijke stoffen nu bij ministeriële regeling wordt geregeld in plaats van bij Algemene Maatregel van Bestuur.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering of de in de begroting van 2012 opgenomen korting van 200 miljoen euro op het budget van het Programma Hoogfrequent Spoor gevolgen heeft voor het basisnet. Zo ja, welke? Zo nee, op welke andere punten wordt er precies gekort?

De leden van de CDA-fractie zijn tot slot benieuwd wanneer de minister van Infrastructuur en Milieu de maximaal toegestane risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft vastgesteld. Kan de regering hier duidelijkheid over geven? Wanneer worden deze gegevens bekend gemaakt?

De leden van de SP-fractie merken op dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) met betrekking tot de buisleidingen een stevige inbreng heeft geleverd op de Structuurvisie Buisleidingen. Daar is weliswaar voldoende rekening gehouden met de veiligheidsrisico's van vervoer van aardgas, olie (producten) en CO₂ bij het vastleggen van buisleidingentracés, maar de risico's van vervoer van andere chemische stoffen komen nog onvoldoende in beeld. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aan de minister van Infrastructuur en Milieu aangegeven met meer aanvullende informatie te komen. De leden van de SP-fractie vragen de regering of die kritiek nu is verwerkt.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat Nederland met de Betuweroute beschikt over een «dedicated» spoorlijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Is inzichtelijk te maken, zo vragen deze leden, hoe groot de extra maatschappelijke kosten zijn van het vervoer over andere lijnen? Zo nee, waarom niet?

Met betrekking tot Deventer en Zutphen vragen genoemde leden wat nut en noodzaak is om een kleine, maar nieuwe stroom van gevaarlijke stoffen te generen via de IJssellijn en Twentekanaallijn. Kan deze relatief kleine stroom ook niet via de Betuweroute worden afgewikkeld? Zo nee, waarom niet? Ook vragen deze leden in hoeverre bij het basisnet rekening wordt gehouden met het vervoer van brandbare vloeistoffen door drinkwaterwinningsgebieden.

Met betrekking tot de situatie rond Deventer vragen deze leden van de ChristenUnie-fractie of de resultaten van het onderzoek «Capaciteitsverkenning Elst–Oldenzaal» zijn getoetst door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Klopt het, zo vragen deze leden dat de Basisnetcijfers niet passen op het emplacement in Deventer (vigerende Wm-vergunning op grond van de Wet milieubeheer), terwijl het transport gevaarlijke stoffen hier wel langs moet om doorgang te vinden? Hoe kunnen de basisnetplafonds niet overeenkomen met wat er daadwerkelijk op het traject mogelijk is? Wordt hier toch geanticipeerd op nieuwe infrastructuur? Genoemde leden pleiten ervoor bij het vaststellen van de plafonds van het basisnet niet vooruit te lopen op een keuze tussen de Twentekanaallijn en de route via Deventer.

In de «Capaciteitsverkenning Elst–Oldenzaal» is onderzocht hoeveel ruimte er op het traject Elst–Oldenzaal is voor extra vervoer van LPG tot de oriënterende waarde bereikt is. Klopt het, zo vragen deze leden, dat volgens dit onderzoek bij 1700 ketelwagons LPG op dit traject nergens sprake is van een overschrijding, maar dat inmiddels duidelijk is geworden dat er toch sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde in Zutphen? Genoemde leden vragen waarom dit nu pas naar boven is gekomen en waarom de bouwplannen in Zutphen niet geverifieerd zijn zoals dat in Arnhem is gedaan.

Wat betreft de Veluwelijn vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of het klopt dat in de ontwerpfase van het Basisnet op basis van feitelijk onderzoek is geconcludeerd dat de Flevolijn/Hanzelijn de voorkeur heeft om gevaarlijke stoffen te transporteren boven de Gooilijn/Veluwelijn. Klopt het dat bij de aanleg van Hanzelijn er veel aandacht is geschonken om deze spoorlijn in te richten voor goederenvervoer en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in het bijzonder, door het nemen van speciale voorzieningen om de risico's te verkleinen?

Genoemde leden hebben vernomen dat het Basisnet een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico laat zien bij Almere. Deze leden vragen of dit klopt. Wordt deze overschrijding mede veroorzaakt doordat de gemeente Almere zich niet heeft geconformeerd aan de bestuurlijke afspraak die het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2001 heeft gemaakt met deze gemeente, omtrent het vrijhouden van een strook van 30 meter aan weerszijden van het spoor, voor nieuwe bebouwing?

Klopt het, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie, dat er sprake is van een dubbel risicoplafond op zowel de Gooi/Veluwelijn als de Flevo/Hanzelijn in verband met het nog niet in gebruik zijn van de Hanzelijn en het nog niet geschikt zijn van de Flevolijn? Betekent dit dat wanneer de Flevolijn/Hanzelijn geschikt is voor goederenvervoer, de risicoplafonds van de Gooilijn/Veluwelijn voor het vervoer van gevaarlijke

stoffen op 0 gezet worden? Deze leden vragen of de regering bereid is dit nu al vast te leggen zodat er meer zekerheid ontstaat voor de gemeenten langs de Gooilijn/Veluwelijn.

Voorts vragen de leden van de ChristenUnie-fractie de regering of het besluit voor goederenroutering in het algemeen, om de goederenroute te verschuiven van de Veluwelijn naar de Flevolijn, binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer nog steeds overeind staat.

Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of na de realisatie van de spoorboog bij Meteren de risicoplafonds in Dordrecht en Zwijnrecht evenredig zullen worden verlaagd.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep