

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. 8**

### **NADER VERSLAG**

Vastgesteld 21 maart 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft besloten een nader verslag uit te brengen over dit wetsvoorstel omdat de nota naar aanleiding van het verslag en in de tussentijd gevoerde gesprekken met derden aanvullende vragen hebben opgeroepen. 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.

#### **Inhoud**

**blz.**

Algemeen	1
1. Inleiding	2
2. Het basisnet in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen	3
3. Hoe te komen tot een risicoplafond	3
4. Routeren	5
5. Effecten, uitvoering en handhaving van het wetsvoorstel	5
6. Emplacementen	6
7. Regionaal	7
8. Overig	8

#### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van de nota naar aanleiding van het verslag. De leden hebben naar aanleiding van de nota nog vragen over het voorliggende wetsvoorstel.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de Wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet. De leden zien de invoering over het algemeen als een verbetering ten opzichte van de

huidige praktijk. De leden hebben nog een aantal vragen en verzoeken de regering daarop in te gaan.

De leden van de CDA-fractie hebben kennis genomen van de nota naar aanleiding van het verslag. De leden hebben naar aanleiding van de nota nog vragen over het voorliggende wetsvoorstel.

De leden van de SP-fractie danken de regering voor haar reactie in de nota naar aanleiding van het verslag. Veel is inmiddels verhelderd. De leden hebben nog slechts enkele aanvullende vragen.

De leden van de fractie van Groenlinks hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel in verband met de totstandkoming van de Wet basisnet. De leden vinden het goed dat er een Basisnet tot stand komt, zodat overheden duidelijkheid krijgen over de mogelijkheden voor ontwikkeling van gebieden rond het spoor en bedrijven duidelijkheid krijgen over de risicoruimte die er is op het spoor. De leden hebben enkele vragen bij de wijzigingsvoorstellen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de nota naar aanleiding van het verslag en hebben nog enkele aanvullende vragen.

## **1. Inleiding**

In het verslag vroegen de leden van de ChristenUnie-fractie al een reactie op het commentaar van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) dat de kans op menselijke fouten onvoldoende is meegenomen in de berekening, terwijl deze voor een belangrijk deel bepalend is. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt geantwoord dat in de casuïstiek die voor de berekeningen in de Handleiding risicoanalyse transport wordt gebruikt, ook de incidenten die het gevolg zijn van menselijk handelen zitten. Genoemde leden vragen specifiek in te gaan op de vraag in hoeverre de kans op menselijke fouten is meegenomen. Deze leden tekenen hierbij aan dat een gemiddelde berekening van risico's op basis van incidenten nog niets hoeft te zeggen over de daadwerkelijke kans van het optreden van een menselijke fout met fatale gevolgen, juist omdat het aantal incidenten waarmee gerekend kan worden (gelukkig) gering is. Genoemde leden vragen verder waarom gekozen is voor een Handleiding risicoanalyse transport. Zij vragen of het niet beter is, gezien het belang van een gestandaardiseerde manier van rekenen, om deze handleiding op te nemen in de ministeriële regeling dan wel in de ministeriële regeling te eisen dat deze handleiding wordt toegepast.

De leden van de ChristenUnie vragen een reactie op de kritiek van de AGS (Risicoberekeningen volgens voorschrift: een ritueel voor vergunningverlening, mei 2010) op de berekening van de omgevingsrisico's volgens het rekenmodel RBM II versie 1.2 dat is toegepast voor de risicoberekeningen van het Basisnet Spoor. Klopt het dat de voorgeschreven toeslagfactor voor overwegen niet is gehanteerd (terwijl op het traject door Oost-Nederland 111 gelijkvloerse overgangen zijn) en dat verhoogde en verdiepte ligging van het spoor niet is meegenomen? Klopt het dat de invloed van geluidschermen voor de bereikbaarheid van hulpdiensten niet in het model kan worden ingevoerd? Ook vragen deze leden waarom in dit model geen rekening wordt gehouden met andere risicovolle objecten in de nabijheid van het spoor.

In de nota naar aanleiding van het verslag staat dat ALARA<sup>1</sup> maatregelen zijn toegepast en dat deze overschrijdingen bestuurlijk worden geaccepteerd. De leden van de ChristenUnie hebben de indruk dat hiermee wordt gesuggereerd dat de bestuurlijke afspraken uit juni 2010 eenzijdig worden opgezegd. Met de gemeenten waar nog steeds sprake is van een

---

<sup>1</sup> As Low As Reasonably Acceptable.

overschrijding is door de regering gesproken over maatregelen om het groepsrisico verder te verlagen («alles uit de kast»). Klopt het, zo vragen deze leden, dat uit deze gesprekken bleek dat verdere veiligheidsverbetering tegen relatief geringe kosten mogelijk zijn, zoals gemeld door het VNG? Genoemde leden vragen om duidelijke afspraken welke maatregelen zullen worden toegepast en op welke termijn dat zal gaan gebeuren.

## **2. Het basisnet in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen**

De leden van de SP vragen om nadere verduidelijking ten aanzien van de aansprakelijkheid bij overschrijding van de risico's. Op welk moment ligt die verantwoordelijkheid voor risicoreductie bij de netbeheerder en op welk moment bij de gemeente of zelfs een derde partij? Hoe vindt afstemming en overleg hierover plaats en welke rol speelt de regering hierin?

De leden van de fractie van GroenLinks willen weten hoe de regering aankijkt tegen het «risico» dat buitenlandse vervoerders een groot beslag leggen op de aanwezige «risicoruimte», terwijl deze vervoerders niet betrokken zijn bij het Basisnet en evenmin bij het convenant warme BLEVE-vrij. Hoe voorkomt de regering dat zij met hun vervoer de risicoruimte benutten van Nederlandse bedrijven die wél investeren in veiligheid (bijvoorbeeld door wel warme BLEVE-vrij te rijden)?

## **3. Hoe te komen tot een risicoplafond**

Het basisnet voorziet in de nodige afspraken binnen de bestaande mogelijkheden. De leden van de VVD-fractie constateren dat het (groeps)risico op een aantal plaatsen echter te hoog blijft. Na de aangekondigde maatregelen is dat nog steeds niet het geval, zwaardere structurele maatregelen blijven noodzakelijk. De leden van de VVD-fractie benadrukken dat dit in het vervolg op het nu voorliggende wetsvoorstel dient te worden opgelost. Genoemde leden vragen de regering of en op welke termijn voorstellen worden voorgelegd waardoor de risico's definitief beneden de afgesproken waarden blijven (zoals betere benutting van de Betuweroute). Kan de regering in dit kader aangeven welke zekerheden de Duitse overheid nu biedt met betrekking tot aanleg van het derde spoor?

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om nader in te gaan op het antwoord dat de regering heeft gegeven op de vraag over de registratie van wagons in het OVGS. Hoe ziet dit systeem er uit, wat is de huidige status? Wat wordt er in geregeld en klopt het dat ProRail daarvoor verantwoordelijk wordt?

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering te reageren op de informatie uit de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht, die stellen dat norm voor het groepsrisico maar liefst 11 maal overschreden wordt en dat dit tegen relatief geringe kosten teruggebracht kan worden. Uit de beantwoording van de regering lijkt het vooral een taak van de gemeenten om de risico's terug te brengen maar de gemeenten zelf vragen om technische maatregelen die de verantwoordelijkheid zijn van ProRail. Hoe kijkt de regering tegen deze voorstellen aan? Zijn deze uitvoerbaar en wat zijn de kosten? De leden vragen voorts aan de regering op welke andere plaatsen het groepsrisico blijvend overschreden kan worden, hoe groot de overschrijding bij maximale benutting van het basisnet is en wat de kosten zijn om dit groepsrisico weer onder de oriëntatiewaarde te brengen.

De leden merken op dat de regering stelt dat de risicoplafonds zo zijn ontworpen dat er in elke modaliteit nog ruimte voor groei is. Hiermee

wordt het beeld geschetst alsof groei en niet veiligheid het uitgangspunt van het basisnet is. Is dit juist?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe de risico's en opvulling van de risicoplafonds berekend worden. Kan de regering dat toelichten? Verder vragen de leden wat het verschil is in opvulling van de risicoruimte door een treinstel dat niet warme BLEVE-vrij is samengesteld en een treinstel waarbij dat wel het geval is. Kan de regering aangeven of de maatregelen die genomen worden ter verbetering van de veiligheid meegenomen worden bij berekening van het risicoplafond? Ook willen de leden weten welke criteria de regering hanteert voor het wijzigen van risicoplafonds.

De leden van de CDA-fractie maken uit de Memorie van Toelichting op dat de minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk is voor het vaststellen van de risicoplafonds. Ook is die minister verantwoordelijk voor het eventueel overschrijden daarvan. Uit de nota naar aanleiding van het verslag blijkt dat monitoring plaatsvindt op kwartaalbasis, waarbij gekeken wordt of het vervoer voor dat jaar binnen de risicoplafonds blijft. Hoe wordt in dit systeem de samenstelling van treinstellen betrokken? Vervoerders moeten uiterlijk in april van dit jaar hun gewenste dienstregeling voor 2013 doorgeven aan ProRail. Is hierdoor al bij vaststelling van de dienstregeling bekend of er overschrijding van het risicoplafond plaatsvindt? Moeten vervoerders van tevoren aangeven wat ze aan gevaarlijke stoffen gaan vervoeren? Het is immers nu zo geregeld dat uiterlijk voor vertrek van de trein bij ProRail bekend moet zijn wat er vervoerd wordt. In hoeverre kan dan een afweging gemaakt worden (per kwartaal) over overschrijding van het risicoplafond op jaarbasis? Kan de regering aangeven of de minister wel de mogelijkheid heeft om vooraf te sturen?

Wat betreft het groepsrisico hebben de leden van de CDA-fractie nog enkele vragen. Waarom maakt het groepsrisico onderdeel uit van de wet? Het groepsrisico is een oriëntatiewaarde, dit betekent dat de waarde overschreden mag worden. In de nota naar aanleiding van het verslag is aangegeven dat gemeenten niet gebonden zijn aan het groepsrisico. Verder is door de regering aangegeven dat overschrijding van het groepsrisico geaccepteerd zal worden bij Dordrecht op basis van het ALARA principe. Kan de regering aangeven wat dan de waarde van het groepsrisico is? Waarom gaat het Basisnet niet alleen uit van plaatsgebonden risico? Het plaatsgebonden risico mag immers noch door het vervoer noch door ruimtelijke ordening overschreden worden. Kan de regering verder toelichten waarom het groepsrisico op een drukke plaats hoger is dan op een rustige plaats? Het maakt niet uit waar het ongeluk plaatsvindt, het feit dat er een ongeluk plaatsvindt, is erg. Is de regering dat met de leden van de CDA-fractie eens? Verder lezen de leden in de nota naar aanleiding van het verslag dat gemeenten, indien een bouwplan leidt tot toename van het groepsrisico, in de toelichting op het bestemmingsplan aan moeten geven welke maatregelen genomen worden om het risico te verlagen. De leden vragen hoe de maatregelen beoordeeld worden en door wie. Kan de regering aangeven wat de mogelijkheden zijn indien de voorgestelde maatregelen niet voldoende zijn om het risico te verlagen?

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering helder kan uitleggen hoe het basisnet spoor en de bijbehorende risicoplafonds in de praktijk gaan uitpakken.

De leden van de SP-fractie constateren dat de regering bij de bepaling van risico's in de praktijk spreekt over de van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen overgenomen adviezen. Kan de regering aangeven welke

adviezen dat precies betreft.? Kan de regering ook aangeven welke adviezen van de Adviesraad op dit punt niet zijn meegenomen en waarom niet?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn kritisch over de rekenmodellen die gebruikt worden om de veiligheidsrisico's in kaart te brengen. Vindt de regering deze nog wel van deze tijd? Ziet de regering mogelijkheden voor het maken van een verbeterslag, waarbij de winst van veiligheidsverhogende initiatieven (zoals de toepassing van crashbuffers) zichtbaar wordt gemaakt in de uitkomsten van risicoberekeningen, zodat bedrijven ook gemotiveerd worden om te investeren in veiligheid? Kan de regering in haar antwoord ook de kritiek betrekken die de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen heeft op de rekenmodellen én de wijze waarop de lagere overheden hun verantwoordingsplicht groepsrisico oppakken?

Voor de leden van de ChristenUnie is de zorg over de vergaande delegatie aan de minister met betrekking tot het vaststellen van de risicoplafonds nog niet weggenomen. Van een voornemen tot wijziging van de risicoplafonds wordt de Kamer slechts middels een verslag op de hoogte gebracht. Daarbij zijn de criteria voor wijziging van de risicoplafonds in het wetsvoorstel niet benoemd. Genoemde leden vragen hiervoor wel criteria op te stellen en de Kamer hierover vooraf te informeren. Dit zou bijvoorbeeld op een aantal vaste momenten in het jaar kunnen. Ook vragen deze leden waarom er, gezien de vergaande bevoegdheid om bij ministeriële regeling wijzigingen in het systeem aan te brengen, geen sprake is van een formele inspraakmogelijkheid. Blijkens de nota naar aanleiding van het verslag wordt er nu gekozen voor informeel overleg met betrokken gemeenten en de sector. Genoemde leden stellen voor om hier een formele inspraakmogelijkheid van te maken, inclusief een motiveringsplicht, indien voorstellen uit de inspraak niet worden overgenomen.

#### **4. Routeren**

De leden van de CDA-fractie merken op dat de minister van Infrastructuur en Milieu, indien het risicoplafond dreigt te worden overschreden, gebruik kan maken van een routeringsbevoegdheid. Dit zou echter tot ongewenste situaties kunnen leiden indien vervoerders die risicoreducerend bezig zijn, zoals door het warme BLEVE-vrij samenstellen van de trein, gestraft worden door een andere route te moeten rijden. De leden van de fractie zijn daarom blij dat de minister bij de routeringsbevoegdheid ook de mogelijkheid heeft om een vrijstellingsbesluit te nemen. Hierdoor krijgen vervoerders die risicoreducerend bezig zijn toch de mogelijkheid om door te rijden, ondanks het feit dat het vastgestelde risicoplafond dreigt te worden overschreden. Hiermee worden vervoerders ook daadwerkelijk gestimuleerd om risicoreducerend te werk te gaan. Kan de regering uitleggen op welke manier de minister deze bevoegdheid gaat inzetten? Hoe zal dit in de praktijk uitpakken? Op welke manier wordt gecontroleerd of vervoerders risicoreducerend werken? Wanneer wordt het convenant warme BLEVE-vrij rijden gesloten? Kan de regering aangeven of het klopt dat het convenant en dus het vrijstellingsbesluit niet geldt voor de Betuweroute? Waarom is dat?

#### **5. Effecten, uitvoering en handhaving van het wetsvoorstel**

De leden van de PvdA-fractie vragen of het klopt dat de gemeenten nog steeds niet over de bevolkingsgegevens en andere rekenbestanden beschikken waarmee de basisnetberekeningen zijn uitgevoerd. Klopt het dat de wettelijke risicoplafonds, die in het basisnet worden vastgesteld zijn, gebaseerd op berekeningen die met deze gegevens zijn gemaakt?

Waarom zijn deze dan niet aan de gemeenten verstrekt? Wie is verantwoordelijk voor de invoer van die gegevens, de gemeente of de beheerder? De leden vragen de regering daarnaast toe te lichten waarom de zogenoemde «hotbox-detectie» in wagons niet verplicht wordt gesteld.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom gemeenten nog steeds niet kunnen beschikken over de bevolkingsgegevens en andere rekenbestanden waarmee de basisnetberekeningen zijn uitgevoerd. Er zijn signalen van meerdere gemeenten dat er onduidelijkheden hierover bestaan. Genoemde leden pleiten er voor dat vóórdat de plafonds wettelijk worden vastgelegd, eventuele onduidelijkheden worden opgelost en gemeenten in staat worden gesteld om te controleren of de aangeleverde bevolkingsgegevens op juiste wijze in de rekenmodellen zijn ingevoerd.

De leden van de ChristenUnie constateren dat in artikel 15 in het wijzigingsvoorstel voor de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen dat de minister twee jaar na de inwerkingtreding en daarna zo vaak als nodig en in ieder geval elke vijf jaar onderzoekt in hoeverre vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen de risicoplafonds worden overschreden. Genoemde leden vragen waarom voor deze vijfjaarlijkse monitoring is gekozen. Zorgvuldig omgaan met risico's betekent dat potentiële overschrijdingen van risicoplafonds tijdig moeten worden geconstateerd en dat zo nodig vooraf moet kunnen worden bijgestuurd. Zonder maatregelen, zoals routing en het warme BLEVE-vrij rijden, worden bij de huidige vervoersintensiteiten op veel plaatsen de risicoplafonds nu al overschreden. Deze leden vragen daarom waarom, net als bij de geluidwetgeving, de (spoor)beheerder niet verantwoordelijk wordt gesteld voor de naleving van het risicoplafond.

## **6. Emplacementen**

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om toe te lichten waarom ervoor gekozen is om emplacementen niet onder te brengen in het basisnet maar de veiligheid middels een omgevingsvergunning te regelen. Is het groepsrisico met betrekking tot emplacementen daarmee wel op hetzelfde niveau als het groepsrisico in het basisnet?

De leden van de CDA-fractie zien dat emplacementen geen onderdeel uitmaken van het Basisnet, voor zover het niet het doorgaande spoor betreft. De omgevingsvergunning voor emplacementen wordt afgegeven door de gemeente. Vanwege de uniformiteit van het Basisnet zou het ongewenst zijn als de regelgeving voor emplacementen afwijkt van de regelgeving voor het Basisnet. Hierdoor is het mogelijk dat ondanks dat het risicoplafond nog niet bereikt is, de regelgeving voor het emplacement verder vervoer van gevaarlijke stoffen verhindert. Dat is een onwenselijke situatie. Wat is het oordeel van de regering hierover? Welke mogelijkheden heeft de regering om deze situatie tegen te gaan?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben vragen over de in haar ogen onduidelijke positie van spoorwegemplacementen in de wet. ProRail besloot recentelijk om bij vergunningsaanvragen rangeerhandelingen op emplacementen met doorgaande treinen buiten beschouwing te laten (n.a.v. een aantal arresten van de Raad van State over Venlo, Sas van Gent, Chemelot en Leiden). Tot nu toe is er bij het Basisnet van uitgegaan dat de emplacementen buiten beschouwing dienden te worden gelaten omdat deze onder de werkingssfeer van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht vielen. De leden zouden het logisch vinden dat emplacementen juist in Basisnet zouden worden meegenomen. Waarom heeft de regering daar niet voor gekozen? Is zij bereid dat alsnog te doen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er van wordt uitgegaan dat de vergunningsruimte voor emplacementen toereikend is (artikelsgewijze toelichting bij artikel 14). Genoemde leden vrezen dat emplacementen desondanks «bottlenecks» kunnen worden. Veel omgevingsvergunningen voor emplacementen moeten immers nog geactualiseerd worden. Bij deze actualisatie dient het nieuwe rekenmodel Safeti-NL te worden toegepast, dat veel scherper is dan het tot nog toe gebruikte model.

Daarnaast moet de herroutering, die het gevolg is van Basisnet Spoor, worden meegenomen. Het is aannemelijk dat de vervoersruimte na actualisatie van de vergunningen van emplacementen door deze twee factoren aanzienlijk wordt beperkt. Genoemde leden vragen hier nader op in te gaan en stellen voor om emplacementen op te nemen in het Basisnet.

## **7. Regionaal**

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan aangeven wanneer de toegezegde berekening van de Robel-lijn (zuidtak van de Betuweroute) en van een noordtak van de Betuweroute aan de Kamer wordt voorgelegd. Deze leden vragen of de aanleg van deze noord- en zuidtak niet de enige mogelijkheid is om een volwaardig basisnet te creëren, waarbij de vele woongebieden langs de IJssellijn en Twentelijn en plaatsen met woon- en werklocaties pal langs het spoor in plaatsen als Dordrecht, Zwijndrecht, Moerdijk en Tilburg definitief worden verlost van goederenvervoer met risico's.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in de nota n.a.v. het verslag staat dat bij de totstandkoming van het Basisnet voor de vervoerstroom van gevaarlijke stoffen tussen Weesp en Zwolle rekening is gehouden met gebruik van beide mogelijke routes: Flevolijn/Hanzelijn en Gooilijn/Veluwelijn. Klopt de constatering dat er hiermee dus meer risicoruimte is gecreëerd dan noodzakelijk is? Genoemde leden vragen om een duidelijke keuze voor het gevaarlijk vervoer over het spoor tussen Weesp en Zwolle. Volgens genoemde leden betekent dit dat met ingang van 2015/2016 één van de plafonds moet worden verlaagd op zodanige manier dat er geen dubbeltelling meer plaatsvindt.

Genoemde leden constateren dat de regering van mening is dat er nog andere elementen dan externe veiligheid een rol kunnen spelen in de afweging van het te kiezen tracé. Deze leden vragen welke elementen dit dan zijn. Onderschrijft de regering, zo vragen deze leden, dat de Hanzelijn en de Flevolijn veel beter ingericht zijn voor vervoer van gevaarlijke stoffen omdat er in het geheel geen sprake is van overwegen en omdat er met het oog op calamiteiten ruimtevragende voorzieningen voor de bereikbaarheid van de spoorbaan zijn opgenomen? Deze leden vragen daarom of de regering bereid is geen vervoer van gevaarlijke stoffen meer toe te laten op de Veluwelijn zodra de Hanzelijn in gebruik is genomen. Zij vragen ook welke toezeggingen met betrekking tot gevaarlijke spoorgoederenvervoer in het verleden zijn gedaan richting gemeenten langs de Veluwelijn zoals Elburg.

Deze leden hadden de indruk dat binnen het voorkeursbesluit PHS al is besloten om al het goederenvervoer tussen Weesp en Zwolle in de toekomst te laten rijden via de Flevolijn. Genoemde leden hebben de indruk dat de regering hier nu van terugkomt en vragen wat hiervan de reden is. Zij vragen welke afspraken en toezeggingen er zijn gedaan aan gemeenten langs de Gooilijn en Veluwelijn met betrekking tot de omvang van het toekomstige goederenvervoer van en naar Zwolle. Ook vragen deze leden wat het toch laten rijden van goederentreinen betekent voor de groei van het personenvervoer tussen Utrecht, Amersfoort en Zwolle. De leden vragen hoe het staat met de besluitvorming van het

project Randstadspoor Utrecht-Harderwijk. Klopt het dat er nog steeds geen besluit is over dit project als gevolg van capaciteitsknelpunten? Welke rol speelt de discussie over goederenvervoer daarin?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de regering bekend is met de analyse van het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA) van het aantal BRZO bedrijven langs het spoor (IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn), het aantal kruisende hoofdtransportleidingen van de Gasunie, het aantal plasbrandaandachtsgebieden, het aantal wissels en het aantal gelijkvloerse kruisingen (bewaakt en onbewaakt). Deze leden vragen daarom nogmaals waarom al het gevaarlijke transport niet via de Betuweroute richting Duitsland kan worden geleid en dus niet via de genoemde lijnen langs ondermeer Arnhem, Dieren en Zutphen. Deze leden wijzen er op dat het hier om een relatief kleine stroom goederenvervoer gaat, circa één a twee treinen per dag, terwijl de genoemde spoorlijnen belangrijke grondwater- en drinkwaterbeschermingsgebieden doorkruisen, door meerdere dorpen en steden gaan, de hulpverlening en inrichting van het gebied langs deze lijnen niet is uitgerust op het voorgestelde vervoer van gevaarlijke stoffen en de ontwikkelingsmogelijkheden langs het spoor hierdoor worden beperkt.

Ook vragen deze leden een reactie van de regering op de constatering van RONA dat de Risicokaarten niet volledig zijn omdat een aantal kwetsbare objecten daar niet op is aangegeven zoals de Frederikus school in Velp, Basisschool in De Steeg gelegen aan de spoorovergang, het ROC in Zutphen gelegen naast het station en transformatorhuisjes naast het spoor onder andere in Wierden.

Klopt het, zo vragen deze leden, dat de omvang van het aantal ketelwagons door de kern Zevenbergen tijdens het ontwerpen van het Basisnet meerdere malen is opgehoogd? En klopt het dat de extra toename, alleen nodig is om de rijrichting van de locomotief te veranderen waardoor de goederentreinen met gevaarlijke stoffen tweemaal de kern Zevenbergen passeren? Deze leden vragen een reactie op de mededeling van de gemeente Moerdijk dat geen enkel overleg is geweest met deze gemeente over de vraag of dit wel past binnen de vergunning van het emplacement Lage Zwaluwe. Is er inmiddels een nieuwe Kwalitatieve Risico Analyse gedaan voor dit emplacement?

Ook vragen deze leden waarom er geen compenserende maatregelen worden getroffen ten aanzien van de brandweezorg en rampenbestrijding van alle gecumuleerde risico's in de gemeente Moerdijk. Klopt het dat andere gemeenten in de regio hiervoor wel zijn gecompenseerd? Deze leden vragen welke maatregelen nog mogelijk zijn die dusdanig robuust zijn dat ze verder gaan dan 2020 om het groepsrisico aanvaardbaar te maken, aangezien de gemeente Moerdijk straks bij wijziging van het bestemmingsplan verantwoording moet nemen voor de toename van het groepsrisico. Is bijvoorbeeld overwogen om spoorse doorsnijdingen in Zevenbergen weg te nemen en afscherpende maatregelen te nemen? Ook vragen deze leden een indicatie van de kosten van realisatie van de Verbinding Zeeland Antwerpen (VEZA-spoorbrug).

Klopt het, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie dat in Dordrecht en Zwijndrecht het groepsrisico straks nog 11 keer de oriëntatiewaarde zal zijn? Zij vragen in dit kader om een reactie op de door deze gemeenten voorgestelde extra maatregelen om het groepsrisico verder te verlagen zoals ontsporingsgeleiding, aanpassingen aan wissels (veiligere wissels, verplaatsing van wissels) en het aanpassen van seinen (schakeling en plaatsing). Klopt het dat dit circa 11 miljoen euro kost? Zo ja, waarom worden deze maatregelen niet genomen? Ook vragen deze leden of de regering gezien de toename van de risico's tussen Dordrecht en Roosendaal aanleiding ziet om de MIRT-verkenning naar de Robel-lijn te vervroegen.



## 8. Overig

De leden van de VVD-fractie vragen of de opmerkingen en conclusies uit het rapport Wissel op de Toekomst (Kamerstuk 32 707, nr. 9) nog gevolgen hebben voor het Basisnet? Is de technische kwaliteit van het spoor zodanig (onderhoud, kruisingen, wissels) dat de kans op ongevallen zoveel mogelijk is teruggebracht? Is een volledige uitrol van een nieuw beveiligingssysteem, waarbij onder andere door rood sein rijden onmogelijk wordt, niet een noodzaak voor een goed Basisnet?

De leden van de SP-fractie hebben bij het internationale petrochemische bedrijf SABIC een interessante techniek gezien die risico's op het spoor aanzienlijk kunnen verminderen, de crashbuffers. Zware metalen mantels op de stootblokken tussen de wagons die de energie absorberen van een botsing tussen twee wagons. In januari 2011 hebben in Barendrecht<sup>1</sup> al hun waarde bewezen. Hoe beoordeelt de regering die techniek en welke mogelijkheden ziet de regering voor een verplichting nationaal en in Europees verband?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben de vraag of de wetswijzigingsvoorstellen goed getoetst zijn aan de Europese regels. Zo ja, heeft dat tot aanpassingen geleid?

Tenslotte hebben de leden van de ChristenUnie-fractie nog enkele vragen over de overgangstermijn. Jaardiensten en capaciteitsverdelingen, met name bij internationaal vervoer, vergen tijd ter voorbereiding en uitvoering. De spoorgoederenvervoerders moeten uiterlijk 9 april aanstaande hun dienstregelingen voor 2013 indienen bij ProRail en Keyrail. Zij hebben echter nog geen aangepaste procedures gekregen die gaan gelden na de invoering van Basisnet. Na 9 april kunnen dienstregelingen niet of nauwelijks meer worden aangepast vanwege de logistieke planning, internationale aansluitingen en contractuele afspraken met de klanten. Genoemde leden pleiten er daarom voor om 2013 als overgangsjaar te gebruiken en in nauw overleg met de sector (infrabeheerders, vervoerders en verladers) te bezien wat haalbaar en betaalbaar is.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,  
Van Eck

---

<sup>1</sup> <http://www.flickr.com/photos/pressreleasefinder/5839310630/>