

Vergaderjaar 2013–2014

32 862

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

K

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 december 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening¹ heeft kennis genomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 27 september 2013², met nadere informatie door haar toegezegd naar aanleiding van vragen van het lid Vos op 9 juli 2013 voorafgaand aan de stemming over het wetsvoorstel basisnet (32 862). Naar aanleiding van deze brief heeft zij de Staatssecretaris op 6 november 2013 een brief gestuurd.

De Staatssecretaris heeft op 3 december 2013 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
De Boer

¹ Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Essers (CDA), Kox (SP), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), Witteveen (PvdA), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD) (*vice-voorzitter*), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Vliegenthart (SP), Flierman (CDA), Martens (CDA), Van Boxtel (D66), Vos (GL), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Vlietstra (PvdA), M. de Graaff (PVV), Reynaers (PVV) (*voorzitter*), Ester (CU), Schouwenaar (VVD) Van Beek (PVV), Duivesteijn (PvdA), Koning (PvdA)

² Kamerstukken I 2013–2014, 32 862, J.

BRIEF AAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Den Haag, 6 november 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft met belangstelling kennis genomen van uw brief van 27 september 2013³, met nadere informatie door u toegezegd naar aanleiding van vragen van het lid Vos op 9 juli 2013 voorafgaand aan de stemming over het wetsvoorstel basisnet (32 862). De commissie heeft op 29 oktober 2013 geconstateerd dat binnen de commissie behoefte bestaat aan het stellen van vragen naar aanleiding van uw brief. De leden van de fractie van GroenLinks hebben enkele aanvullende vragen en de leden van de fracties van het CDA en de SP sluiten zich hierbij aan.

Omvang vervoer van gevaarlijke stoffen

Volgens de brief is u uit de toelichting van het lid Vos gebleken, dat er in de regio misverstanden lijken te bestaan over de feitelijke hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen in Oost-Nederland wanneer de Wet basisnet van kracht is. In dit kader schrijft u dat de basisnetplafonds per spoorlijn slechts de bovengrens aangeven van mogelijk vervoer van gevaarlijke stoffen, maar dat dat niet wil zeggen dat die ruimte ook ingevuld wordt met feitelijk vervoer; dat hangt af van de markt en economische ontwikkelingen. De leden van de fractie van GroenLinks stellen vast dat wel degelijk de kans bestaat dat feitelijk vervoer van gevaarlijke stoffen in een omvang tot de bovengrens gaat plaatsvinden en dat bewoners zich zorgen maken over dat perspectief. Deze leden vragen of u de mening deelt dat de bewoners zich over een reëel perspectief zorgen maken en er dus geen sprake is van een misverstand.

Bebouwing en bevolkingsdichtheid

De leden van de fractie van GroenLinks zijn van mening dat u terecht aangeeft dat de bebouwing en de bevolkingsdichtheid langs de huidige route door de Randstad dichter is dan langs de alternatieve route via de Betuweroute en Elst-Oldenzaal/grens. Zij merken op dat de bewoners hebben aangegeven dat de vraag speelt of u de bebouwing en het aantal bewoners die dicht langs de alternatieve route wonen, werken of verblijven niet onderschat. De bewoners geven aan dat er langs de IJssellijn van Elst tot Deventer binnen 30 meter van de spoorlijn 14 kilometer aan woningen liggen, en langs de Twentekanaallijn 4 kilometer. Ook vragen de bewoners of er is gekeken naar het aantal niet zelfredzame personen in geval van een calamiteit. Zo liggen er langs de IJssellijn en de Twentekanaallijn binnen 200 meter van het spoor 5 woonverblijven (gevangenis, verpleeg- en verzorgingshuizen, dagverblijven), 10 tehuizen met niet zelfredzame personen, 26 onderwijsinstellingen (scholen, ROC's en BSO's) en 8 medische centra.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen u te reageren op deze gegevens. Voorts willen zij graag weten of u deze aantallen kilometers bebouwing binnen 30 meter en de aantallen niet zelfredzame personen betreft bij de vaststelling van de ministeriële regeling en wanneer die regeling bekend gemaakt zal worden.

Gebruik vervoersruimte voor gevaarlijke stoffen en omgevingsrisico's

Volgens de brief blijven zelfs bij maximaal gebruik van de vervoersruimte voor gevaarlijke stoffen over de Twentekanaallijn de omgevingsrisico's

³ Kamerstukken I 2013–2014, 32 862, J.

binnen de wettelijke normen, en is er dus geen reden voor extra veiligheidsmaatregelen. Daarnaast geeft u aan in overleg met gemeenten langs het traject Elst-Oldenzaal nader te willen bezien of, en zo ja welke extra veiligheidsmaatregelen passend zijn.

Verder merkt u op dat u hierbij de uitkomsten van een milieueffecten onderzoek (MER) voor de Goederenroute Oost-Nederland zal betrekken. De leden van de fractie van GroenLinks menen dat uw antwoord onduidelijkheid schept. Zij vernemen graag of de extra veiligheidsmaatregelen hierdoor overbodig zijn of juist niet. Voorts zien zij graag toegelicht of de wettelijke normen voldoende garantie bieden of dat extra maatregelen nodig zijn.

Alternatieve route en deskundigheid

De leden van de fractie van GroenLinks vragen in hoeverre gemeenten langs de voorgestelde alternatieve route beschikken over voldoende expertise voor een deskundige en correcte beoordeling van een situatie met risico's. Zij willen graag weten of dit is onderzocht en of er op dit punt volgens u aanvullende maatregelen nodig zijn.

De leden van genoemde fracties zien met belangstelling uit naar de beantwoording van de gestelde vragen. De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening verzoekt u deze brief uiterlijk 29 november 2013 te beantwoorden.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening
T.P.A.M. Reynaers

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2013

Naar aanleiding van mijn brief van 27 september 2013⁴ hebben de leden van de fractie van Groen Links een aantal aanvullende vragen gesteld, waarbij de leden van de fracties van het CDA en van de SP zich hebben aangesloten. De antwoorden op deze nadere vragen doe ik u hierbij toekomen.

Omvang vervoer gevaarlijke stoffen

Ik heb in mijn brief van 27 september geschreven over misverstanden in de regio, omdat er onder andere werd gesproken over «3.000 *treinen* met gevaarlijke stoffen per jaar», terwijl het dan feitelijk ging om «3.000 *ketelwagens* per jaar». Zoals ook uit de toelichting van mevrouw Vos tijdens het debat in uw Kamer op 9 juli 2013 bleek, zijn er in de regio misverstanden ontstaan over de feitelijke toegestane hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen (VGS) in Oost-Nederland wanneer Basisnet van kracht is. Daarom zet ik die feitelijke informatie hieronder op een rij.

- Over de *Twentelijn* (Deventer – Almelo – Hengelo) werden in 2011 ruim 4.500 wagens met gevaarlijke stoffen vervoerd en in 2012 ruim 2.500 wagens; na inwerkingtreding van de wet Basisnet biedt het basisnetplafond vervoersruimte voor maximaal circa 1.500 wagens/jaar.
- Over (het grootste deel van) de *Twentekanaallijn* (Zutphen – Goor – Hengelo) werden in 2011 en in 2012 geen wagens met gevaarlijke stoffen vervoerd; na inwerkingtreding van de wet Basisnet biedt het basisnetplafond vervoersruimte voor maximaal circa 3.000 wagens/jaar. Op het gedeelte Delden – Hengelo van de Twentekanaallijn werden in 2011 en 2012 jaarlijks circa 200 wagens met gevaarlijke stoffen vervoerd naar en van een productiebedrijf in Delden; op dat spoorgedeelte is het basisnetplafond daarom met circa 3.300 wagens/jaar ruimer.
- Volgens prognoses uit 2007 was de verwachting dat rond 2020 circa 7.000 wagens met gevaarlijke stoffen per jaar door Oost-Nederland via de Twentelijn zouden worden vervoerd.

Met de vaststelling van Basisnet is de vervoersruimte via de Twentelijn beperkt tot circa 1.500 wagens met gevaarlijke stoffen/jaar en via de Twentekanaallijn tot circa 3.300 wagens/jaar.

Zoals de leden van de fractie van Groen Links terecht stellen is vervoer van gevaarlijke stoffen tot de hierboven genoemde hoeveelheden per spoortraject geen zekerheid (want het feitelijk vervoer hangt af van marktomstandigheden), maar inderdaad een reëel perspectief.

Bebouwing en bevolkingsdichtheid

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de aanwezige bebouwing en bewoning in een strook ter weerszijden van de spoorlijnen is meegenomen bij het vaststellen van de risicoplafonds van Basisnet, en of die worden meegenomen bij de vaststelling van de ministeriele «Regeling Basisnet».

⁴ Kamerstukken I, 2013–2014, 32 862, J

In het kader van de voorbereiding van Basisnet zijn – samen met vertegenwoordigers van de gemeenten, provincies en bedrijfsleven – de risico's voor de bevolking langs het gehele traject tussen herkomst en bestemming bezien. Bij die berekeningen is rekening gehouden met alle aanwezige en geplande bebouwing, zoals opgegeven door de gemeenten. In de brief worden alleen de spoorgedeelten in de regio Oost-Nederland genoemd, die echter slechts een onderdeel zijn van veel langere transportroutes tussen herkomst en bestemming van het vervoer. De genoemde informatie over de aard en omvang van de bebouwing en bewoning langs alle transportroutes is meegenomen bij de vaststelling van de Basisnetplafonds die worden opgenomen in de ministeriële regeling. Die «Regeling Basisnet» is recent op 25 november 2013 gepubliceerd en staat tot 23 december 2013 open voor wensen en bedenkingen.

Gebruik vervoersruimte voor gevaarlijke stoffen en omgevingsrisico's

De leden van de fractie van Groen Links geven aan het onduidelijk te vinden dat enerzijds de omgevingsrisico's langs de Twentekanaallijn aan de wettelijke normen voldoen, en dat anderzijds extra veiligheidsmaatregelen niet uit te sluiten zijn. Ik licht die schijnbare tegenstelling hieronder toe.

Zoals gesteld blijven ook bij het maximale gebruik van de basisnetvervoersruimte voor gevaarlijke stoffen over de Twentekanaallijn de omgevingsrisico's aldaar binnen de wettelijke normen; vanuit het oogpunt van *risicobeheersing* is er dus geen reden voor extra veiligheidsmaatregelen.

Naast de *risicobeheersing* is echter ook de *effectbeheersing* een punt van aandacht. Het is mogelijk dat, ondanks dat de *risico's* onder de wettelijke norm blijven, het toch te overwegen valt om extra maatregelen te treffen om de *effecten* van een eventueel incident adequaat te kunnen beheersen. Dergelijke *effectmaatregelen* zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de bereikbaarheid van spoorlocaties voor de hulpdiensten, het verbeteren van de beschikbaarheid van bluswater, en dergelijke.

Die eventuele extra veiligheidsmaatregelen met het oog op de *effectbeheersing* had ik op het oog met mijn toezegging tijdens het debat met uw Kamer in juli 2013.

Alternatieve route en deskundigheid

De leden van de fractie van GroenLinks vragen in hoeverre gemeenten langs de Twentekanaallijn beschikken over voldoende expertise voor een deskundige en correcte beoordeling van een situatie met risico's.

De feitelijke situatie thans en in het verleden is dat over alle spoorwegen in Nederland vervoer van gevaarlijke stoffen in elke hoeveelheid mogelijk is en is toegestaan. Dat geldt dus ook voor de Twentekanaallijn, en de gemeenten langs die spoorlijn moeten dan ook sinds jaar en dag voorbereid zijn op mogelijke incidenten op het spoor met gevaarlijke stoffen en op het beheersen van de effecten daarvan.

De nieuwe situatie onder de werking van de wet Basisnet is, dat de omgevingsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen begrensd zijn tot een vastgesteld risiconiveau, dat is vastgesteld in balans met de bebouwde omgeving. De wet Basisnet zorgt er dus voor dat de omgevingsrisico's langs de spoorlijnen lager worden dan de tot nu toe feitelijk onbegrensde potentiële risico's. Nu de potentiële omgevingsrisico's door de wet Basisnet worden verlaagd ten opzichte van de huidige situatie, zijn er geen aanvullende risicobeheersende maatregelen nodig.

Ik vertrouw erop hiermee de nadere vragen van de leden van de fractie van GroenLinks voldoende te hebben beantwoord.

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