

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)**

**J**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 september 2013

Voorafgaand aan de stemming in uw Kamer op 9 juli 2013 over het wetsvoorstel Basisnet (32 862) heeft Kamerlid mevrouw Vos gevraagd om een brief met nadere informatie. Hierbij voldoe ik aan dat verzoek.

Mevrouw Vos verzocht mij om in een brief toe te lichten:

1. wat ik bedoelde met de uitspraak: de veiligheidswinst voor velen leidt tot een toename van de risico's voor enkelen;
2. hoe ik rekening houd met de bezwaren van de inwoners in onder meer de gemeente Hof van Twente, die langs de lijn Elst – Zutphen – Hengelo – Oldenzaal wonen, en welke maatregelen ik zal nemen ten behoeve van de veiligheid en de geluidsoverlast;
3. hoe ik rekening zal houden met de bezwaren die zijn geuit wanneer ik de ministeriële regeling vaststel met de risicoplafonds per spoorroute.

Ad 1.

Omdat mij uit de toelichting van mevrouw Vos bleek, dat er in de regio misverstanden zijn ontstaan over de feitelijke toegestane hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen (VGS) in Oost-Nederland wanneer Basisnet van kracht is.

Het van belang om te realiseren dat de basisnetplafonds per spoorlijn slechts de bovengrens van het *mogelijke* vervoer van gevaarlijke stoffen aangeven. Of er daadwerkelijk vervoer van gevaarlijke stoffen over deze spoorlijnen plaatsvindt, en hoeveel, is afhankelijk van allerlei economische en marktomstandigheden. Zoals bij veel regelingen: de overheid stelt de kaders vast, daarbinnen is het speelveld aan de markt.

De basisnetplafonds voor de spoorroute vanuit Rotterdam via Oldenzaal/grens naar Noord en Oost Duitsland, Scandinavië en Polen zijn vastge-

steld na een afweging tussen de belangen van het vervoer enerzijds, en de risico's voor omwonenden en de mogelijke economische schade anderzijds. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze route geschiedt nu via de Randstad en Amersfoort – Deventer. Na inwerkingtreding van Basisnet wordt de vervoersruimte voor gevaarlijke stoffen op dit traject beperkt. De alternatieve route waarop meer vervoersruimte beschikbaar is wordt dan via de Betuweroute tot Elst en vandaar naar Oldenzaal/grens. Omdat de bebouwing langs de huidige route (door de Randstad) dichter is dan langs de hierboven genoemde alternatieve route via de Betuweroute en Elst – Oldenzaal/grens is er veiligheidswinst voor de bewoners langs de huidige route, maar is er ook een beperkte toename van de mogelijke risico's voor de bewoners langs de alternatieve route Elst- Zutphen – Hof van Twente – Hengelo. Langs de eerstgenoemde route wonen veel meer mensen en is de potentiële economische schade groter; daarom is in Basisnet gekozen voor vervoersruimte via de alternatieve route(s).

Ad 2 en ad 3.

In antwoord op de tweede vraag van mevrouw Vos, over de bezwaren van de inwoners van de gemeente Hof van Twente, het volgende.

Binnenkort wordt de ministeriële regeling waarin de risicoplafonds zijn opgenomen in de Staatscourant bekendgemaakt. Eenieder kan dan gedurende vier weken zijn wensen en bedenkingen aan de Minister kenbaar maken. Ik zal de bedenkingen en wensen uit de regio betrekken in mijn uiteindelijke afweging.

De bezwaren van de bewoners (met name uit de kernen Goor en Delden langs het spoor) zijn ontstaan vanuit de beeldvorming dat, terwijl er thans geen VGS over de spoorlijn plaatsvindt, dergelijk vervoer in de toekomst op grote schaal zal plaatsvinden. Zoals hierboven is aangegeven betekent het basisnetplafond echter niet dat er daadwerkelijk vervoer van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden, maar uitsluitend dat er binnen de wettelijke risiconormen *ruimte* is voor maximaal circa 3000/3300 wagens per jaar over de Twentekanaallijn.

Omdat zelfs bij maximaal gebruik van de vervoersruimte voor VGS over de Twentekanaallijn de omgevingsrisico's binnen de wettelijke normen blijven, is er geen reden om langs die spoorlijn extra maatregelen te treffen voor de veiligheid.

Tijdens het debat met uw Kamer heb ik naar aanleiding van de reacties uit de regio aangegeven dat ik in overleg met de gemeenten langs het traject Elst – Oldenzaal nader wil bezien of, en zo ja welke extra veiligheidsmaatregelen passend zijn. Voor deze spoorverbinding – de Goederenroute Oost-Nederland – loopt momenteel in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) een milieueffecten onderzoek (MER). Volgens de planning neem ik eind

2013 hierover nadere beslissingen. Na die besluitvorming en mede op basis daarvan, zal ik bezien of er nog redenen zijn voor extra veiligheidsmaatregelen langs die route naar aanleiding van de vaststelling van de basisnetplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voor wat betreft de mogelijke geluidhinder gelden vanzelfsprekend de regels van de wet Geluidhinder. Die regels laten zonder maatregelen een beperkte toename van het aantal treinen over de Twentekanaallijn toe. Indien substantieel meer goederentreinen over de Twentekanaallijn willen rijden zijn aanvullende geluidmaatregelen nodig: primair stillere treinen, en aanvullend zo nodig geluidbeperkende maatregelen aan of langs het spoor.

Met het bovenstaande is naar mijn mening ook de derde vraag van mevrouw Vos beantwoord.

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