

**INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake de aanbidding van het Besluit externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportroutes (Kamerstuk 30 373, nr. 50).

De voorzitter van de commissie,  
Paulus Jansen

De adjunct-griffier van de commissie,  
Van Dijk

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties</b>	<b>2</b>
Inleiding	2
Algemeen	3
Betuwelijn/internationaal	3
Ruimtelijke gevolgen besluit	4
Communicatie bij incidenten	4
Grens- en richtwaarden	5
Vorbereiding van het Besluit	6
Samenhang met andere regelgeving en handhaving	6

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het Besluit externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportroutes. De leden van deze fractie vinden de externe veiligheid van groot belang als het gaat om transportroutes en zijn daarbij van mening dat gevaarlijke stoffen zoveel als mogelijk via het water en de Betuweroute moeten worden vervoerd. De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele twijfels bij dit besluit en hebben daarom nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het Besluit externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportroutes. De leden van deze fractie zijn het eens met de strekking van het onderliggende wetsvoorstel. Deze leden hebben echter nog een aantal vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Besluit externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportroutes. Hiermee worden handvatten gegeven aan bevoegde gezagen om ruimtelijke belangenafwegingen te maken rond vervoersassen. Zowel voor langs de weg, het spoor als het water komt duidelijkheid over de ruimte voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Tegelijkertijd komt met die ruimte voor vervoer ook duidelijkheid over de ruimtelijke belangen. De leden van deze fractie zien dat als grote winst voor zowel de vervoerders als voor de overheden en ontwikkelaars. Dit is bovenal winst voor de inwoners van Nederland die met dit besluit beter beschermd worden tegen de gevaren en risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen. De leden van de SP-fractie hebben echter nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de SP-fractie horen graag van de Staatssecretaris op welke wijze de Kamer betrokken wordt bij besluiten tot de aanleg of verandering van basisnetroutes. Welke aanleg of veranderingen zijn inmiddels in beeld? Volgens de leden van de SP-fractie is de route Vlissingen – Antwerpen een onderbelicht knelpunt in het landelijk debat. Nu moeten treinen vanuit Vlissingen eerst naar Dordrecht om vervolgens van locomotief en rijrichting te wisselen en andermaal terug over dezelfde route, door West-Brabantse steden en dorpen, richting Antwerpen te rijden. De leden van de SP-fractie horen graag van de Staatssecretaris wat nodig is om de belemmeringen die er zijn om de zogenaamde VEZA-boog aan te leggen weg te nemen. Bijvoorbeeld een spoorboog waarmee treinen zonder van rijrichting te hoeven wisselen nog voor Bergen op Zoom af kunnen buigen richting Antwerpen? Een oplossing zou een flinke

ontlasting betekenen voor de milieudruk langs het spoor in zowel West Brabant als de Drechtsteden.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het Besluit externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportroutes. Deze leden hebben hierover enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het Besluit externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportroutes. Zij hebben nog enkele vragen over de communicatie bij incidenten.

### **Algemeen**

De leden van de PvdA-fractie vragen wat precies bedoeld wordt met de term «veiligheidsafstand». Is dit hetzelfde als de veiligheidszone of wordt hiermee iets anders bedoeld?

De leden van de PvdA-fractie zijn het eens met de keuze om te proberen gemeentelijke en provinciale wegen op dezelfde wijze te behandelen als het basisnet spoor. De leden van deze fractie vragen zich echter af waarom het een streven is en geen verplichting en vragen of de regering dit wil toelichten.

De leden van de SP-fractie vragen hoe de andere modaliteiten (water, weg en buisleidingen) benut worden om het transport van gevaarlijke stoffen over spoor te ondervangen.

De leden van de D66-fractie verwijzen naar de motie van Van Veldhoven over maatregelen voor specifieke knelpunten in het basisnet (Kamerstuk 32 862, nr. 42). De leden van deze fractie vragen of de Staatssecretaris aan kan geven wat de laatste stand van zaken is met betrekking tot de uitvoering van deze motie. Ook vragen deze leden of de Staatssecretaris zoals toegezegd het gesprek is aangegaan met gemeenten langs het basisnet waar de overlast toeneemt, en wat daar de uitkomsten van zijn.

### **Betuwelijn/Internationaal**

De leden van de VVD-fractie vragen of er Europese regelgeving over dit onderwerp is en of dit besluit geen nationale kop op Europese regelgeving betreft. Wat goederenvervoer betreft is Nederland aangehaakt op het Duitse spoornet. De leden van deze fractie vragen of Nederland met dit besluit verder gaat dan Duitsland. Deze leden vragen zich af of dit betekent dat er bijvoorbeeld minder goederentreinen met gevaarlijke stoffen over de Brabantroute worden toegestaan dan dat er in Duitsland mogen rijden op het aanpalende traject. In dit kader vragen deze leden eveneens of er afstemming is geweest met de ons omringende landen over goederenvervoer over spoor en water. De leden van de VVD-fractie geven de voorkeur aan andere, veiligere routes boven het onnodig compliceren van bestaande situaties met name op het spoor en vragen de mening van de Staatssecretaris hierover.

De leden van de SP-fractie constateren dat de Betuwelijn een belangrijke schakel is in het basisnet spoor. Deze zal een groot deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor richting het Duitse achterland gaan faciliteren. De leden van deze fractie zien dit als een grote ontlasting voor veel dichtbevolkte gebieden waar de goederentreinen tot voor kort door heen kwamen. Recent is echter bekend geworden dat de komende tien jaar het vervoer over de Betuwelijn gehinderd zal worden vanwege

werkzaamheden in Duitsland. De leden van de SP-fractie vragen welke consequenties dit heeft voor de ingang van het basisnet spoor. Transport van goederen zal immers via de traditionele routes plaatsvinden met onmiskenbaar gevolgen voor de aangrenzende steden en dorpen. De leden van deze fractie horen graag welke toename te verwachten is van transport uit Zeeland en Rotterdam op zowel de Brabantroute als op de route via Utrecht, Amersfoort, Apeldoorn, Deventer en Hengelo. De leden van de SP-fractie vragen voorts hoe gemeentebesturen hiervan op de hoogte zijn gesteld.

De leden van de SP-fractie constateren dat gemeenten beperkt worden in de mogelijkheden die het basisnet spoor heeft geïntroduceerd, voor zolang de werkzaamheden aan de Betuwelijn duren. Bij het maken van ruimtelijke afwegingen anticipeerden gemeenten reeds op dit basisnet met voor hen nieuwe vervoersprognoses. De leden van deze fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven waar dit de komende jaren tot knelpunten leidt. Voort vragen de leden van de SP-fractie wie verantwoordelijk is voor eventuele schade als gevolg van uitstel van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

### **Ruimtelijke gevolgen besluit**

De leden van de VVD-fractie hebben in navolging van het verslag schriftelijk overleg d.d. 11 maart 2013 (Kamerstuk 30 373, nr. 48) toch nog behoefte aan extra uitleg met betrekking tot de ruimtelijke gevolgen voor bestaande bebouwing en bestaande planvorming bij lagere overheden. De leden van deze fractie vragen of er een kans bestaat dat bijvoorbeeld een bedrijf beperkt wordt in de uitbreidingsmogelijkheden door het voorliggende besluit. Ook vragen deze leden of alle bestaande gebouwen kunnen blijven staan met de inwerkingtreding van het besluit. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of met dit besluit door het Rijk extra regels worden toegevoegd aan bestemmingsplannen of structuurvisies en wat de administratieve lasten zullen zijn voor zowel overheid als bedrijfsleven.

### **Communicatie bij incidenten**

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat risicocommunicatie pas goed kan functioneren als de bevoegde gezagen op tijd weten welke transporten er plaats vinden. Tot op heden bereiken de SP-fractie voornamelijk berichten dat bevoegde gezagen pas zeer laat, of zelfs achteraf, bericht krijgen over een transport. Het is dan te laat om voorzorgsmaatregelen voor de veiligheid te organiseren. En ook zijn de omwonenden dan niet meer tijdig te informeren. Hoe gaat de Staatssecretaris die informatieverstrekking tussen afzender, vervoerder en bevoegde gezagen beter organiseren zodat ruim van te voren bekend is welke gevaarlijke stoffen op welk moment door het werkgebied van het bevoegde gezag zal passeren?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat als het gaat over communicatie bij incidenten er in de nota van toelichting wordt verwezen naar de verplichtingen ingevolge het Besluit informatie inzake rampen. De leden van deze fractie constateren voorts dat er in regio's rond goederenspoorlijnen vragen zijn over de informatie over de handelingsstrategie van omwonenden onmiddellijk na een incident. Deze strategie is immers afhankelijk van de soort gevaarlijke stof die in de ketelwagens zit. In sommige gevallen is weggrennen het beste advies in verband met explosiegevaar, in andere gevallen juist naar binnen gaan, ramen en deuren sluiten en de ventilatie uitzetten. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren eveneens dat het soort gevaarlijke stof en daarmee de

handelingsstrategie vaak niet onmiddellijk bekend is. Bij een recent alarm in Oss duurde het meer dan een uur voordat bekend was om welke stof het ging. De leden van deze fractie vragen waarom de informatieplicht en de verantwoordelijkheid in dit geval bij de Veiligheidsregio is belegd terwijl andere partijen verantwoordelijk zijn voor het adequaat, snel en betrouwbaar aanleveren van de informatie over de samenstelling van de transporten. Voort vragen deze leden op welke wijze deze informatievoorziening wordt verbeterd en vanaf wanneer het mogelijk wordt dat de veiligheidsregio of zelfs bewoners bij een ongeluk met één druk op de knop kunnen zien wat er in de wagons zit inclusief de te volgen handelingsstrategie.

### **Grens- en richtwaarden**

De leden van de PvdA-fractie merken op dat voor een aantal vaarwegen nu en waarschijnlijk in de toekomst geen sprake is van een plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  en dat er langs die vaarwegen gewoon ruimte moet zijn om te bouwen. Echter, de leden van deze fractie vragen of niet het omgekeerde zou moeten gelden: alleen bouwen in dergelijke gebieden als er ergens anders waar geen of nauwelijks risico is, geen ruimte is. Deze leden vragen waarom daar niet voor wordt gekozen.

De leden van de SP-fractie juichen toe dat er gewerkt wordt volgens het standstilprincipe. De huidige milieukwaliteit mag niet verslechteren tot het maximale plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$ . De leden vragen de Staatssecretaris aan te geven hoe dit zich precies verhoudt tot de mogelijkheid die geboden wordt voor ruimtelijke ontwikkeling bij het opvullen van de zogenaamde kleine gaten. Zullen deze hoe dan ook afbreuk doen aan dit standstilprincipe? En wie toetst de impact op de risico's en daarmee op de impact voor de vervoersruimte langs de vervoersas?

Volgens de leden van de SP-fractie lijkt de bepaling dat grenswaarden maximaal mogen worden opgevuld in tegenspraak met het eerder genoemde standstilprincipe. De leden horen graag van de Staatssecretaris of het juist is dat de grenswaarde gebaseerd wordt op het standstilprincipe. En zo ja, of dat dan ook bepalend is voor het maximaal benutten van de vervoersruimte tot die standstil waarde. Hoe wordt hier mee omgegaan bij uitzonderingen zoals de tijdelijke toegestane Chloortransporten? Worden bevoegde gezagen hierover geïnformeerd? En zo ja, hoe, door wie en op welk moment?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris aan te geven hoe wordt omgegaan met het standstilprincipe langs de binnenwateren, waar nu volgens de nota van toelichting de  $10^{-6}$  nergens wordt overschreden. Mogen binnenschippers de milieuruimte nu wel of niet tot  $10^{-6}$  vol varen?

Tot slot vragen de leden van de SP-fractie de Staatssecretaris te bevestigen dat bij ministeriele regeling alleen de reken- en meetmethodiek wordt vastgelegd. De normen van het groepsrisico (maximaal  $10^{-6}$ ) blijven wat de leden van de SP-fractie betreft een politieke afweging die in de wet zelf is vastgelegd.

De leden van de D66-fractie hebben zorgen over de hantering van grens- en richtwaarden. De leden van deze fractie vrezen dat de grenswaarden zoals in het voorliggende besluit worden vastgesteld, zullen leiden tot een verhoging van overlast, omdat de ruimte onder dit plafond snel zal worden ingevuld. Deze leden vragen zich af of de regel dat slechts zwaarwegende belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening, het vervoer of de economie van de richtwaarde af te wijken, voldoende stevigheid biedt om hier tegenwicht aan te bieden. Deze leden trekken

hierbij de vergelijking met de wet SWUNG<sup>1</sup>, waarbij bij nieuwe infrastructuurmaatregelen wordt gesteld dat de geluidsoverlast binnen de norm (grenswaarde) blijft, maar waar wel degelijk een toename is van geluid en bijvoorbeeld de werkruimte wordt ingevuld. De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris aan te geven hoe wordt vastgehouden aan de richtwaarde en wordt voorkomen dat alle ruimte binnen de grenswaarde wordt opgevuld. Deze leden vragen voorts hoe inpassings- en infrastructurele maatregelen die leiden tot een verbetering van de situatie, niet direct worden ingevuld met een groei van vervoer totdat de grenswaarde is bereikt, maar hoe een deel van de winst ook kan worden ingezet voor verbetering van de leefomgeving, eventueel met een verlaging van de grens- en richtwaarde. Hoe draagt het voorliggende besluit hier aan bij?

### **Vorbereiding van het Besluit**

De leden van de VVD-fractie vragen of overleg is gevoerd met belangenorganisaties over de gevolgen van dit besluit. Zijn bijvoorbeeld Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN), de Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport EVO, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en goederenvervoerders geconsulteerd. En zo ja, wat zijn de uitkomsten daarvan?

### **Samenhang met andere regelgeving en handhaving**

De leden van de VVD-fractie vragen of er gekeken is naar eventuele overlappings met andere wet- en regelgeving en of er in dat verband wellicht regels door de ingebruikname van het voorliggende besluit kunnen worden geschrapt. De leden van deze fractie vragen voorts of provincies en gemeenten voldoende geëquipeerd zijn om het besluit uit te kunnen voeren en of er ook maatwerk mogelijk is bij de uitvoering van dit besluit.

Voor de leden van de SP-fractie staat buiten kijf dat de handhaafbaarheid van de wettelijke regels gebaat bij goede uitvoerbaarheid. De capaciteit en prioriteit die aan toezicht en handhaving wordt toegekend zijn echter natuurlijk ook van belang. De leden van de SP-fractie horen graag van de Staatssecretaris welke inspecties op welk moment verantwoordelijk zijn voor de handhaving van dit besluit. Hoe is de samenwerking rond de toezichts- en handhavingstaken rond het basisnet tussen deze inspecties georganiseerd? De leden van de SP-fractie horen ook graag, per inspectiedienst, welke prioriteit er is toegekend aan die taken en hoeveel menskracht er beschikbaar is bij de afzonderlijke diensten.

---

<sup>1</sup> Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid