

Vergaderjaar 2013–2014

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 55

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2014

Tijdens het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie van IenM over Externe Veiligheid op 12 december 2013 (Kamerstuk 26 956, nr. 194) heeft de heer Van Gerven (SP) gevraagd om nadere informatie over de spoorverbinding Zeeland–Antwerpen, ook wel de VeZA-boog genoemd. De heer Van Gerven overwoog dat het omgevingsrisico (externe veiligheid) als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Vlissingen–Dordrecht kan worden verlaagd door de aanleg van de zogenaamde VeZA-spoorboog, waardoor vanuit Zeeland rechtstreeks naar Antwerpen kan worden gereden. Hij verzocht mij om de Kamer te berichten over de stand van zaken in de onderhandelingen tussen de provincies Noord-Brabant en Zeeland met België en over de mogelijkheden voor de aanleg van die spoorboog. Met deze brief geef ik de gevraagde informatie.

Naar aanleiding van de vraag over de onderhandelingen berichten de beide provincies mij dat er geen onderhandelingen zijn of worden gevoerd tussen de Nederlandse provincies Noord-Brabant en Zeeland en Belgische autoriteiten. De beide provincies hebben wel gesprekken gevoerd met «Vlaamse stakeholders» over de VeZA-boog, maar de eventuele aanleg van een nieuwe spoorverbinding is in België de bevoegdheid van de Federale Regering.

Namens de Belgische Federale Regering is mij bericht dat de eventuele aanleg van de VeZA-boog binnen de Belgische overheid geen onderwerp van overweging of onderzoek is. Het project is ook niet opgenomen in de prioriteitenlijst van Vlaanderen en evenmin in het meerjaren investeringsplan 2013–2025 van de NMBS-groep.

Naar aanleiding van de overweging van de heer Van Gerven dat de VeZA-boog zou kunnen leiden tot verlaging van de omgevingsrisico's langs de spoorlijn Vlissingen–Roosendaal–Dordrecht merk ik nog het volgende op.

Inderdaad is de externe veiligheid langs de spoorlijn Roosendaal–Moerdijk erbij gebaat als daarover geen gevaarlijke stoffen in de relatie Zeeland–Antwerpen vervoerd behoeven te worden. Maar de omgevingsrisico's van dat vervoer worden door het Basisnet reeds begrensd tot de daarvoor geldende wettelijke normen.

Bovendien zijn de hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tussen Zeeland en Antwerpen zeer beperkt. Het gaat om 20 tot 35 goederentreinen per jaar met brandbare gassen (cijfers over 2011–2013). Dat is dus eens per 2 à 3 weken een trein. Die hoeveelheid kan binnen het vastgelegde risicoplafond volgens Basisnet maximaal toenemen tot circa eens per week een trein.

De bijdrage van die treinen met gevaarlijke stoffen aan de totale «milieudruk» langs de spoorlijn Roosendaal–Moerdijk (waarover gemiddeld 12 tot 15 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen rijden) is dan ook zeer beperkt. Die beperkte hoeveelheden rechtvaardigen geen nader onderzoek naar een nieuwe spoorboogverbinding zoals de VeZA-boog¹.

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

¹ Geschatte investeringskosten € 170–215 miljoen, prijspeil 2011, incl BTW [bron: Kamerstuk 33 000 A, nr 71 dd 21-06-2012, blz. 5/6]