

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1532

Vragen van het lid **Ziengs** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Te veel gevaarlijke stoffen per trein langs Amersfoort»* (ingezonden 7 februari 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 februari 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Te veel gevaarlijke stoffen per trein langs Amersfoort»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u toelichten welke limieten voor treinen met gevaarlijke stoffen er gelden op de routes rond Amersfoort?

Antwoord 2

Ja. Als ik ervanuit mag gaan dat u met limieten de risicoplafonds bedoelt, deze zijn vastgelegd in bijlage 2 bij de Regeling Basisnet.²

Vraag 3, 4, 5

Kunt u aangeven hoe deze limieten tot stand gekomen zijn en waar de limieten en bijbehorende risico's op gebaseerd zijn?

Kunt u een verklaring geven voor het hoge aantal overschrijdingen op de routes van en naar Utrecht en van en naar Apeldoorn? Op basis van welke argumenten is er voor gekozen om deze routes alsnog te gebruiken?

Worden deze limieten op het spoor gehandhaafd? Zo ja, hoe vaak en welke instantie voert dit uit?

¹ Website Algemeen Dagblad, 31 januari 2019 (<https://www.ad.nl/amersfoort/te-veel-gevaarlijke-stoffen-per-trein-langs-amersfoort-aa00de6d/>)

² <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035000/2016-12-01>

Antwoord 3, 4, 5

Zie voor de beantwoording van bovengenoemde vragen mijn brief «Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak» die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 6, 7

Klopt het dat de overschrijdingen zo hoog zijn door omleidingen van de Betuweroute en dat deze situatie tot 2023 kan duren? Zo ja, wat zijn de oorzaken dat deze situatie nog lange tijd zal duren?

Indien de situatie tot 2023 blijft voortbestaan, wat gaat u eraan doen om het aantal wagons met gevaarlijke stoffen dat langs Amersfoort rijdt, niet de toegestane limiet te laten overschrijden?

Antwoord 6, 7

De aanleg van het derde spoor Betuweroute is één van de redenen voor de overschrijdingen, zie ook mijn brief «Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak» die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden. Het proces van vergunningverlening aan Duitse zijde is de oorzaak dat de werkzaamheden aan het derde spoor langer duren dan aanvankelijk gedacht. In de brief van 20 december 2018 (Kamerstuk 29 984/22 589, nr. 809) heb ik u gemeld dat voor 2021 veel werkzaamheden aan het derde spoor staan gepland. Uit de contacten met onze Duitse partners blijkt voorsnóg dat in de jaren na 2021 de buitendienststellingen teruggaan naar het meer reguliere patroon zoals dat ook voor 2019 en 2020 zal gelden. Tot het moment dat het derde spoor gerealiseerd is zullen vanwege de werkzaamheden de omleidingsroutes worden gebruikt.

Vraag 8, 9

Is het een mogelijkheid dat er meer via de route rond Hilversum en Zwolle vervoerd zal gaan worden? Zo nee, worden de limieten dan naar beneden bijgesteld?

Indien u dit niet kan garanderen, wat is dan de legitimiteit van ingestelde limieten?

Antwoord 8, 9

Zoals in mijn brief «Toelichting op overschrijdingen risicoplafonds op het spoor en mijn aanpak» die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden, is beschreven wordt met alle betrokken partijen overlegd. Het is nu te vroeg om uitspraken te doen over specifieke trajecten.

Vraag 10

Bent u in contact met provincie en gemeenten om tot een oplossing voor dit probleem te komen? Zo ja, op welke manier worden zij betrokken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Ja, mijn aanpak kenmerkt zich door een nauwe samenwerking met alle betrokken partijen: decentrale overheden, vervoerders en verladers. Het traject met betrekking tot de risicoplafonds is in 2018 gestart. Decentrale overheden zijn vanaf het begin betrokken, o.a. om de plannen voor ruimtelijke ontwikkeling langs het spoor mee te nemen in een open en transparant proces. Ook is in 2016 het Platform Veiligheid op en rond het spoor gestart om alle betrokken partijen te informeren over de ontwikkelingen rondom basisnet en andere veiligheidsonderwerpen. Bestuurders van betrokken provincies en gemeentes nemen hier aan deel. Burgemeester Van Belzen van de gemeente Barendrecht is voorzitter van het Platform. Het meest recente Platform was 15 november 2018 in het gemeentehuis te Amersfoort. Daarnaast is er een bestuurlijk overleg over basisnet opgezet voor zowel de Brabant- als de Bentheimroute.