

Vergaderjaar 2007–2008

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 25

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 juni 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties<sup>2</sup> en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>3</sup> hebben op 21 mei 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, d.d. 3 december 2007 (30 373, nr. 15);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over stilstand treinen met gevaarlijke stoffen, d.d. 19 december 2007 (30 373, nr. 16);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, d.d. 14 januari 2008 (30 373, nr. 18);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 februari 2008 inzake beleidsdocumenten vervoer gevaarlijke stoffen (30 373, nr. 19);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 februari 2008 inzake permanente verbinding veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen (30 373, nr. 20);**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van Beek (VVD), Van der Staaij (SGP), De Pater-van der Meer (CDA), Van Bochove (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Hessels (CDA), Gerkens (SP), Haverkamp (CDA), Leerdam (PvdA), voorzitter, De Krom (VVD), ondervoorzitter, Griffith (VVD), Boelhouwer (PvdA), Irrgang (SP), Kalma (PvdA), Schinkels-hoek (CDA), Van der Burg (VVD), Brinkman (PVV), Pechtold (D66), Van Raak (SP), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Leijten (SP), Heijnen (PvdA), Bilder (CDA) en Anker (ChristenUnie). Plv. leden: Teeven (VVD), Van der Vlies (SGP), Van de Camp (CDA), Smilde (CDA), Van Gent (GroenLinks), Knops (CDA), Polderman (SP), Spies (CDA), Wolbert (PvdA), Aptroot (VVD),

Zijlstra (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Heerts (PvdA), Çörüz (CDA), Remkes (VVD), De Roon (PVV), Van der Ham (D66), Van Bommel (SP), Ouwehand (PvdD), Timmer (PvdA), De Wit (SP), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Van Haersma Buma (CDA) en Cramer (ChristenUnie).

<sup>3</sup> Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA),

Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).

Plv. leden: Duyvendak (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), Kamp (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

- de brief van de ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 maart 2008 over de uitkomsten van de gesprekken met DSM over het spoorvervoer van ammoniak tussen Geleen en IJmuiden (30 373, nr. 21);
- de brief van minister van Verkeer en Waterstaat houdende de voortgangsrapportage Betuweroute, voor wat betreft het onderdeel gebruik Betuweroute voor lpg-vervoer, d.d. 1 april 2008 (22 589, nr. 293);
- de brief van de minister van VROM, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat, inzake de rapportage modal shift LPG Vlissingen–Duitsland, d.d. 10 april 2008 (30 373, nr. 23);
- de brief van de minister van VROM, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat, inzake rectificatie rapportage modal shift LPG Vlissingen–Duitsland, d.d. 19 mei 2008 (30 373, nr. 24).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Bilder** (CDA) benadrukt het belang van het creëren van draagvlak voor de basisnetten. Het is vaak onvermijdelijk dat besluitvorming hierdoor langer duurt. Wel is het goed om een deadline te bepalen voor het doorhakken van knopen. Zullen de basisnetten dit najaar worden vastgesteld?

Het is niet acceptabel als grote stukken stedelijk gebied niet benut of ontwikkeld kunnen worden door onduidelijkheid en voortgaande discussie over de veiligheidsnormen. In dit soort gevallen moeten op basis van technische oplossingen alternatieve routes worden gezocht. Te vaak wordt te veel verwacht van universele oplossingen, waardoor ontwikkelingen op het spoor en in de stedelijke gebieden elkaar blokkeren. De VNG vraagt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen om locatiespecifieke oplossingen, dus om maatwerk. Willen de bewindslieden hun betrokkenheid hierbij vergroten?

Neemt de minister van Verkeer en Waterstaat de aanbevelingen over de stilstand van treinen met gevaarlijke stoffen over? Zijn er reacties gekomen op de rapporten, bijvoorbeeld van de veiligheidsregio's, die van invloed zijn op het standpunt van de minister?

Het stopzetten van het spoorvervoer van ammoniak tussen Geleen en IJmuiden zorgt voor meer veiligheid, zeker voor de mensen die langs het tracé wonen. Steden als Maastricht en Venlo krijgen echter te maken met meer doorgaand transport van ammoniak richting Duitsland en België en er moeten meer wissels worden genomen. Wat zijn de gevolgen voor de veiligheid aldaar? Wat zijn de consequenties voor de bestaande veiligheidscontouren rond de emplacementen? Wat doet de minister om de ontstane onduidelijkheid op te lossen?

Wat zijn de uitgangspunten voor het bepalen van de externe veiligheidsrisico's bij de Brabantroute? Dit heeft gevolgen voor stationslocaties. De regio heeft gevraagd om een adequaat monitoringsysteem, zodat de afname van het vervoer inzichtelijk wordt gemaakt. Wordt verbetering van de veiligheid meegenomen in de risicoberekeningen en -analyses?

De Rijksverkeersinspectie en Rijkswaterstaat blijken niet bereid om de provincie Groningen inzicht te geven in de omvang en frequentie van transporten met gevaarlijke stoffen; dit heeft vooral betrekking op de Eemshaven. Provinciale en gemeentelijke overheden zouden over dit soort informatie moeten kunnen beschikken, omdat zij ruimtelijke ontwikkelingsplannen en bestemmingsplannen maken.

Helaas blijkt het transport over water van lpg geen oplossing te zijn voor de problemen. De binnenvaart moet wel in beeld blijven als mogelijke vervoerder van gevaarlijke stoffen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA) betoogt dat met het sluiten van een conventant over het stopzetten van het spoorvervoer van ammoniak van IJmuiden naar Limburg een grote slag geslagen is op het terrein van de externe veiligheid. Er kan echter nog meer gebeuren door gevaarlijke stoffen zoals lpg meer over de Betuwelijn te laten vervoeren in plaats van over niet-goederenlijnen zoals de Brabantroute, bijvoorbeeld via het prijsmechanisme. Kan de regering garanderen dat het basisnet in het najaar van 2008 gereed is?

Wordt voldoende lering getrokken uit bijna-ongelukken op het spoor?

Wordt de Onderzoeksraad voor veiligheid in dat soort gevallen ingeschakeld?

Er rijden veel treinen met gevaarlijke stoffen door Dordrecht naar Kijfhoek. Welke oplossing ziet de minister van Verkeer en Waterstaat voor dit probleem?

Het tegelijk vervoeren van verschillende gevaarlijke (explosieve) stoffen kan zorgen voor extra risico's. Wat wordt er gedaan om dit te voorkomen? Is de informatie over de monitoring van gevaarlijke stoffen online beschikbaar voor gemeenten en hulpdiensten langs het spoor? Deze informatie moet door hen direct kunnen worden toegepast.

Gemeenten klagen over de verschillende soorten risicoberekeningen die worden gebruikt. Kan er één soort risico komen, zodat overheden en andere betrokken partijen weten welke normen gelden?

Een grotere veiligheid vertaalt zich niet altijd in een verkleining van het berekende risico. Hierdoor is het voor railbedrijven en overheden vaak niet aantrekkelijk om te investeren in veiligheidsmaatregelen. Wordt daar iets aan gedaan?

De heer **Poppe** (SP) is verheugd dat de chloortrein niet meer rijdt en dat ook de ammoniaktrein zal stoppen. Heeft de regering goede afspraken gemaakt met Corus over een sociaal plan voor de werknemers die hun baan kwijtraken? Wat gebeurt er met het vervoer van ammoniak uit Geleen naar België en Duitsland?

Een basisnet voor spoor, weg en water geeft meer duidelijkheid over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen, voor zowel hulpdiensten als omwonenden. De werkgroep Incidentmanagement richt zich op het verbeteren van de samenwerking. Op welke termijn vallen concrete resultaten te verwachten?

De normen voor transport van gevaarlijke stoffen zijn nog veel te ruim. Zullen er strengere normen komen bij het vaststellen van het basisnet? Gaan strengere regels alleen gelden voor bulktransporten of ook voor kleinverpakkingen?

Het zou goed zijn voor de veiligheid om het vervoer en de op- en overslag van gevaarlijke stoffen meer te scheiden van die van andere goederen. Deuren en vervoermiddelen moeten oranje worden en moeten worden voorzien van het opschrift «gevaarlijke stoffen», zodat iedereen zich bewust is van het risico. Gemengde transporten zonder dit soort aanduidingen moeten worden verboden. Vervoerders moeten zich meer specialiseren. Ook veiligheidsadviseurs en meld- en volgsystemen kunnen bijdragen aan een hogere veiligheid. Wat is de mening hierover van de ministers?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) betoogt dat er een kleine kans is dat er iets misgaat met het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar dat dit dan wel grote gevolgen kan hebben. Rampen met gevaarlijke stoffen kunnen zorgen voor tientallen, honderden of zelfs duizenden slachtoffers. Daarom moet alles worden gedaan om die te voorkomen. Als er echter lange tijd geen ramp plaatsvindt, vermindert het gevoel van urgentie.

Het is belangrijk dat in het beleid naar zowel groepsrisico's als individuele risico's wordt gekeken. Dit geldt voor alle mobiele bronnen van risico's, waaronder het transport van gevaarlijke stoffen.

Het bijna-ongeluk in Tilburg van afgelopen zomer heeft de problemen met het transport van gevaarlijke stoffen op de Brabantroute nog eens duidelijk gemaakt. Dit heeft geleid tot grote bezorgdheid bij mensen die langs deze route wonen. De afspraak was dat de lpg-transporten van Shell en BP per 1 januari zouden stoppen, maar de treinen denderen nog steeds door de steden. Hoe hard zijn de afspraken met deze oliemaatschappijen? Hoe worden de afspraken gecontroleerd en gemonitord? Worden er afspraken gemaakt met andere transporteurs? Wat wordt gedaan om het vervoer via de Betuweroute te stimuleren?

Het vaststellen van het basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is steeds weer uitgesteld, terwijl de problemen juist groter zijn geworden. De verwachte omvang van het transport van gevaarlijke stoffen is meer dan verdubbeld van 54 000 naar 130 000 wagons, onder andere vanwege de geplande Tweede Maasvlakte. Zullen deze vooral over de Betuweroute worden vervoerd?

Welke maatregelen neemt de regering rond de Westerschelde, met name in Terneuzen, om onder de normen voor het groepsrisico en het individuele risico te blijven?

De heer **De Krom** (VVD) omarmt het idee van basisnetten, maar heeft geen duidelijk beeld van de betekenis in de praktijk. Wat heeft de regering de afgelopen drie jaar gedaan om zaken te concretiseren? Zo is het veiligheidsniveau op het spoor al heel hoog. Is er wel een probleem dat moet worden opgelost?

De rekenmodellen voor incidenten die zich nog nooit in Nederland hebben voorgedaan, zijn gebaseerd op aannames op grond van buitenlandse gegevens die een-op-een worden vertaald naar de Nederlandse situatie. Dit leidt tot een papieren, virtuele beheersing van risico's, die in de praktijk weinig waarde heeft maar wel leidt tot onnodige blokkades. De overheid moet dan op een later moment trucs verzinnen om onder de onwerkbare regels uit te komen, zoals ook is gebeurd bij de luchtkwaliteit.

Rekenmodellen moeten worden gebruikt ter ondersteuning van beleid, maar krijgen helaas vaak een absolute waarde, terwijl ze slecht schijnzekerheid bieden.

Het is een slechte zaak dat veiligheidswinst niet wordt meegenomen in de rekenmodellen. Hierdoor is er geen stimulans voor investeringen in maatregelen die de veiligheid vergroten. Ook de basisnettoets voor bedrijven is een slecht idee. Deze zal bedrijven ontmoedigen om te investeren.

De BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion)-vrije treinen zijn een hype die onnodig beslag legt op de spoorcapaciteit. In Europa heeft zich nog nooit zo'n explosie voorgedaan en er zijn nog nooit slachtoffers gevallen bij het vrijkomen van dit soort gevaarlijke stoffen. Uit onderzoek blijkt dat de risico's zo klein zijn dat het niet loont om maatregelen te nemen. Zijn de kosten en baten wel goed tegen elkaar afgewogen? Nederland is het enige Europese land dat hiermee zo omgaat.

### **Antwoord van de bewindslieden**

De **minister van Verkeer en Waterstaat** beklemtoont dat het belangrijk is om de kansen op een ramp verder te verminderen, ook als die al heel klein zijn. Het zal echter nooit lukken om alle risico's weg te nemen. Zo is het nu eenmaal nodig is om bepaalde gevaarlijke stoffen te vervoeren, omdat die nodig zijn voor de productie van bijvoorbeeld medicijnen en kunstmest. In vergelijking met andere landen is het vervoer in Nederland overigens relatief veilig. Zowel op nationaal niveau als in internationaal verband worden maatregelen genomen om de veiligheid verder te vergroten. Daarbij wordt zoveel mogelijk ruimte en verantwoordelijkheid gegeven aan de markt, de provincies en de gemeenten. Zij werken enthousiast mee aan het proces. Dit heeft voor een stroomversnelling gezorgd, onder andere bij samenwerking en kennisdeling tussen en

binnen bedrijven en infrabeheerders op het gebied van zorgsystemen. Bedrijven, hulpverleners en overheden werken samen bij het opstellen en oefenen van incidentscenario's, zodat mogelijke incidenten sneller en effectiever kunnen worden bestreden. ProRail heeft een procedure opgesteld voor incidenten met treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Dit heeft gezorgd voor meer duidelijkheid, waardoor de veiligheid is vergroot en het verkeer in zo'n situatie sneller kan worden afgehandeld.

In een dichtbevolkt land als Nederland is er een spanningsveld tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid. Voor het creëren van een duurzaam evenwicht daartussen werken alle betrokkenen aan het basisnet, dat de drie modaliteiten bevat. Als verschillende belangen conflicteren, moeten alternatieven worden gezocht. Daar waar stedenbouwkundige plannen nog niet definitief zijn vastgesteld, kunnen ze worden aangepast zodat belangen minder botsen.

Het basisnet water is bijna klaar. Op basis van de geprognosticeerde groeicijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen tot 2020 geen grote knelpunten ontstaan. Het basisnet weg is voor ongeveer 95% gereed. Op korte termijn zal een kosten-batenanalyse worden uitgevoerd om diverse oplossingen voor de bestaande knelpunten op kosten-effectiviteit te beoordelen. De integrale afweging tussen vervoer, veiligheid en ruimtelijke ordening is het lastigst bij het basisnet spoor, omdat het veel binnensteden doorkruist. Bovendien zijn hierbij veel partijen betrokken.

Vooruitlopend op de verwachte knelpunten in het basisnet spoor worden al verschillende maatregelen genomen. Zo is met DSM een afspraak gemaakt over het beëindigen van het spoorvervoer van ammoniak tussen Geleen en IJmuiden. Verder is het de bedoeling, op basis van een haalbaarheidsonderzoek een convenant te sluiten met verladers en vervoerder over een andere samenstelling van de treinen, waardoor de kans op een explosie wordt verkleind. Het bedrijfsleven heeft zelf aangegeven deze risico's te willen verkleinen. Het streven naar BLEVE-vrije treinen is overigens niet iets typisch Nederlands; er wordt internationaal onderzoek naar gedaan.

Shell en BP hebben beloofd om de Brabantroute te ontzien door hun lpg-vervoer zoveel mogelijk via de Betuweroute te laten verlopen. De capaciteit van de Betuweroute is nu beperkt en zit daardoor vol. Per 15 juni zal de gebruikrestrictie van de route worden afgehaald, waardoor de capaciteit vele malen groter zal worden. Vanaf dat moment mag van de oliemaatschappijen worden verwacht dat zij hun lpg-vervoer verleggen. De minister heeft er vertrouwen in dat zij zich daarvoor zullen inzetten, mede omdat zij zich zo maatschappelijk verantwoord profileren. De Betuweroute is voor hen bovendien sneller door het kleinere aantal opstoppingen. Er zijn verschillende manieren om de Betuweroute aantrekkelijker te maken, zodat goederenvervoerders minder gebruikmaken van de Brabantroute. Zo kunnen de vervoerstarieven op de Betuweroute lager worden vastgesteld dan op de Brabantroute. Ook kunnen personentreinen in de spits voorrang krijgen op het gemengde net.

Modellen mogen niet worden gebruikt om schijnzekerheid te creëren. Ze kunnen echter wel nuttig zijn om risico's in te schatten en te verkleinen, ook omdat risico's niet zijn te meten. De modellen moeten wel zo realistisch mogelijk zijn. Er zal worden geprobeerd – het RIVM toetst dit – om kwalitatieve verbeteringen zoveel mogelijk te verdisconteren in de modellen. Daarbij gaat het onder andere om het invoeren van ATB-Verbeterde Versie (ATB-VV) op onveilige plekken.

In het najaar zullen in ieder geval de ontwerpen voor de basisnetten weg en water gereed zijn. Ook de conceptregelgeving voor de ruimtelijke doorwerking van alle drie de basisnetten zal dan klaar zijn. Van het basisnet spoor zal een voorlopig ontwerp worden aangeboden, met inzicht in potentiële knelpunten en mogelijke oplossingen. De zwaarte van de spoorknelpunten is zeer bepalend voor de doorloopsnelheid. Het overleg met

gemeenten, provincies en bedrijfsleven moet zorgen voor weging van belangen en het creëren van het noodzakelijke draagvlak. Maatwerk is daarbij onontbeerlijk.

Het basisnet is bedoeld voor het bulkvervoer van gevaarlijke stoffen. De minister zal de Kamer schriftelijk informeren over het vervoer van gevaarlijke stoffen in kleinverpakking.

De aanduidingen in het kader van het ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route) zijn zeer duidelijk. Bovendien zijn hierover in internationaal verband afspraken gemaakt. In dat licht is het lastig om oranje aanduidingen verplicht te stellen. De minister is wel bereid om het gebruik van kleuren om gevaar aan te duiden in Europees verband aan de orde te stellen.

De werkgroep Incidentmanagement zal medio dit jaar komen met de prioriteiten die bedrijven, hulpverlening en overheden gezamenlijk gaan aanpakken. Elk jaar wil de werkgroep ten minste één onderwerp tot een goed einde brengen.

Spoorincidenten zoals bij station Tilburg West worden altijd onderzocht door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De Onderzoeksraad doet in dit soort gevallen meestal zelf geen onderzoek, maar is er wel bij betrokken en wordt geïnformeerd door de inspectie. De inspectie zal de resultaten van het onderzoek naar het incident bij station Tilburg West zeer binnenkort openbaar maken.

Het vervoer van ammoniak over de Westerschelde zal afnemen doordat het bedrijf Yara deze stof grotendeels lokaal gaat verwerken. Voor de risicocontouren is het lpg-vervoer maatgevend. Afhankelijk van het scenario kan dit tot 2030 met een factor 2 tot 3 toenemen. In het scenario met het hoogste vervoer zullen in 2030 zonder verdere maatregelen de risicocontouren over land lopen bij Vlissingen. Nederland en Vlaanderen hebben een verdrag gesloten over het gemeenschappelijk nautisch beheer, waarin is afgesproken dat de externe veiligheid langs de Westerschelde wordt gemonitord en dat wordt geprobeerd om de risicocontouren buiten kwetsbare gebieden te houden.

Een monitoringsysteem van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt onderdeel van het basisnetinstrumentarium. Dit is nodig om te beoordelen of het vervoer binnen de afgesproken grenzen blijft. Voor spoor en water wordt nu al op basis van de ladinginformatie van vervoerders jaarlijks achteraf een gecumuleerd overzicht gemaakt. ProRail verstrekt hierover cijfers. Voor de weg worden regelmatig tellingen uitgevoerd. De nauwkeurigheid is sinds vorig jaar verbeterd doordat met camera's wordt gewerkt. In het kader van het basisnet wordt bezien of de frequentie van de monitoring moet worden verhoogd. Tot nu toe stelt ProRail de jaarlijkse realisatiecijfers handmatig op, wat zeer bewerkelijk is. Sinds 1 januari is er echter een online volgsysteem voor gevaarlijke stoffen, wat het mogelijk maakt om vaker te rapporteren. In het geval van calamiteiten kunnen in dit systeem onmiddellijk de actuele ladingsgegevens worden ingezien.

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** wijst op de geboekte successen bij het verkleinen van de risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zo is het vervoer van chloor en ammoniak beperkt. Over het lpg-vervoer zijn afspraken gemaakt, die moeten uitmonden in een convenant dat ervoor zorgt dat meer gebruik zal worden gemaakt van de Betuweroute.

Er zal tijdelijk meer ammoniak per spoor worden vervoerd naar België en Duitsland via Maastricht, Roermond en Venlo. Vanaf 31 december 2009 tot en met 31 december 2010 zal het gaan om 116 000 ton per jaar. Vanaf 2011 tot uiterlijk 2015 zal er nog 61 000 ton per jaar worden afgevoerd. Met de betrokken steden is in goed overleg afgesproken dat het vervoer van ammoniak zo veilig mogelijk zal plaatsvinden. De kwantitatieve risico's zullen goed in beeld worden gebracht met een Quantitative Risk Analysis

(QRA). Op basis daarvan kunnen afspraken worden gemaakt over welke tijdelijke maatregelen nodig zijn.

Het verlies aan arbeidsplaatsen in IJmuiden is de primaire verantwoordelijk van DSM. De minister heeft begrepen dat er afspraken zijn met Corus over overname van DSM-medewerkers. Er zullen naar verwachting geen gedwongen ontslagen vallen.

Er is een fout gemaakt in de berekeningen inzake lpg-vervoer, maar deze leidt niet tot andere conclusies. Het vervoer over water blijft vanwege de noodzakelijke overslag duurder dan andere vervoersmogelijkheden, bijvoorbeeld over de Betuweroute.

Risicoberekeningen vormen inderdaad een papieren werkelijkheid, maar wetenschappers slagen er steeds beter in om kansen te onderbouwen. Er zijn heldere normen voor het plaatsgebonden risico, de kans op overlijden van een persoon bij een calamiteit: een op een miljoen per jaar. Voor het groepsrisico wordt «maatschappelijke ontwrichting» als maatstaf genomen. Het is niet verstandig om deze twee normen in elkaar te schuiven, omdat het over twee verschillende soorten risico gaat.

Verbetering van de veiligheid wordt wel degelijk meegenomen in de risico's. Dit geldt voor zowel plaatsgebonden risico's als groepsrisico's. Zo is het RIVM gevraagd om de veiligheidswinst van ATB-VV te kwantificeren; het RIVM zal ook andere maatregelen beoordelen. Zodra het advies van het RIVM is ontvangen, zal het kabinet dit meenemen, een besluit daarover nemen en de Kamer daarover berichten.

In het risicoregister – te vinden op [www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl) – kan iedere burger zien waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen. Ook de etikettering van transporten is goed geregeld. Het oranje maken van deuren en vervoermiddelen is dan ook niet nodig.

BLEVE-vrije treinen zijn vele malen veiliger. Het scheiden van het transport van benzine en lpg zorgt bijvoorbeeld voor een grote veiligheidswinst. Ook voor bedrijven is dit interessant, omdat meer veiligheid zorgt voor meer ruimte op het basisnet. De afspraken met DSM hebben andere bedrijven getriggerd. Zij hebben aangeboden om een studie te doen naar de haalbaarheid van BLEVE-vrij transport.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Bilder** (CDA) en de heer **Boelhouwer** (PvdA) bedanken de bewindslieden voor hun uitvoerige beantwoording.

De heer **Poppe** (SP) vraagt de minister van Verkeer en Waterstaat om de Kamer te informeren over wat hij doet met de strikte scheiding van gevaarlijke stoffen en het maken van Europese afspraken over het gebruik van de kleur oranje.

In hoeverre zal het basisnet onder het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) vallen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) en de heer **De Krom** (VVD) stellen vast dat in het najaar duidelijk zal worden of de bewindslieden hun plannen voor de basisnetten zullen waarmaken.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** benadrukt dat hij geen garanties kan geven over de uitkomsten van Europees overleg. Hij zal de Kamer daarover uiteraard wel rapporteren. Binnen Europa worden goede afspraken gemaakt om de veiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld over dubbelwandige containerschepen en standaardisering van veiligheidssystemen.

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** legt uit dat per baanvak risicoplafonds zullen worden vastgesteld. Het Brzo is niet van toepassing op het basisnet. Wel worden vergelijkbare

veiligheidsbeheerssystemen zoals we die kennen van het Bevi al toegepast bij het vervoer. In het kader van het basisnet zal er een vergelijkbaar besluit komen als het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), namelijk het Besluit transportroutes externe veiligheid. Dit zal in het najaar aan de orde komen bij de bespreking van het basisnet.

### **Toezeggingen**

- De Kamer zal ten tijde van het verschijnen van de voorstellen voor de basisnetten worden geïnformeerd over het gebruik van de Betuwe-route voor lpg-transport en over de uitvoering van de afspraken met Shell en BP daarover.
- In het najaar van 2008 ontvangt de Kamer:
  - de ontwerpbasisnetten voor weg en water;
  - het conceptontwerp basisnet spoor;
  - de conceptregelgeving voor de ruimtelijke doorwerking van de drie basisnetten.
- De minister zal schriftelijk terugkomen op de vraag over kleintransport van gevaarlijke stoffen.
- De minister zal onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om in Europees verband te zorgen voor betere herkenbaarheid van spoorvoertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren en zal de Kamer over de uitkomsten informeren.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roland Kortenhorst

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties,  
Leerdam

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke  
Ordening en Milieubeheer,  
Koopmans

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep