

### 3

## Wet basisnet

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet) (32862).**

**De voorzitter:**

Ik heet minister Schultz van Haegen welkom. We zullen bekijken hoe ver we kunnen komen. Als het allemaal goed gaat, dan zou er al ruim voor 14.00 uur veel behandeld moeten zijn. We bekijken gewoon hoe lang of hoe kort het duurt.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



**De heer Haverkamp (CDA):**

Voorzitter. Ik geef een groot compliment aan de minister. We bespreken vandaag een wet die uniek is in de wereld. Er is geen land bekend waarin op een vergelijkbare manier risicobegrenzing plaatsvindt door middel van beperkingen aan het vervoer en aan de ruimtelijke ordening. In het verleden was Nederland ook uniek in zijn wetgeving waarin ruimtelijke ordening en milieu gekoppeld werden. Deze wetgeving heeft echter geleid tot grote problemen. Daarom geef ik het compliment aan de minister dat zij zich niet heeft laten afschrikken door resultaten uit het verleden. Wij weten immers dat deze resultaten geen garantie voor de toekomst bieden.

De CDA-fractie is het met de minister eens dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor veiliger kan en veiliger moet worden. Wij plaatsen, ondanks eerdere complimenten, wel kritische kanttekeningen bij de gekozen aanpak zoals deze is verwoord in het wetsvoorstel dat we vandaag bespreken. Deze kritische kanttekeningen hebben we ook al geplaatst tijdens de schriftelijke behandeling van het wetsvoorstel ter voorbereiding op dit plenaire debat. Tijdens het rondetafelgesprek dat de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft georganiseerd rondom dit wetsvoorstel, waarbij helaas maar weinig collega's aanwezig konden zijn, hebben sprekers kritische kanttekeningen geplaatst bij het wetsvoorstel. Met name de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen, een orgaan dat tot taak heeft regering en beide Kamers der Staten-Generaal te adviseren over beleid en wetgeving ter voorkoming van ongevallen en rampen, was zeer kritisch. Ik heb enkele kopietjes meegenomen. Die zal ik straks geven aan de collega's die daarbij niet aanwezig waren. Ik zal dus niet alle kritiek hier verwoorden.

De centrale vraag voor mijn fractie is: wat lossen we met dit wetsvoorstel op? Tot op heden heeft de minister de CDA-fractie niet kunnen overtuigen van de stelling dat na aanneming van het wetsvoorstel de wereld een stuk veiliger zal worden. De CDA-fractie weet wel dat we na aanneming van het wetsvoorstel een papieren werkelijkheid hebben gecreëerd, die in haar ogen weinig aansluiting heeft met de werkelijkheid.

**De heer Paulus Jansen (SP):**

De heer Haverkamp begon zijn inbreng met de uitspraak dat dit wetsvoorstel wereldwijd een unicum is en een

enorme sprong voorwaarts. Nu constateert hij echter dat de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen buitengewoon kritisch was over het wetsvoorstel. Ik voeg daaraan toe dat de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen inmiddels is opgedoekt door de minister als dank voor die kritiek. Hoe verhouden die twee zaken zich tot elkaar?

**De heer Haverkamp (CDA):**

Misschien is het antwoord verhelderend als ik ook even duid wat ik eerder heb gezegd. Ik heb niet gezegd dat het wetsvoorstel een grote sprong voorwaarts is. Ik heb echter geconstateerd dat deze wetgeving uniek is en dat wij in Nederland eerder unieke wetgeving gecreëerd hebben waarvan wij achteraf spijt hadden. Ik gaf de minister het compliment dat zij zich daardoor niet heeft laten weerhouden om weer unieke wetgeving te ontwikkelen.

**De heer Paulus Jansen (SP):**

De minister zegt buiten de microfoon dat het compliment van de heer Haverkamp cynisch was bedoeld. Dat kan ik mij niet voorstellen. Volgens mij was hij wel degelijk positief in zijn taxatie van het wetsvoorstel. Kan de heer Haverkamp toelichten hoe de CDA-fractie grosso modo het wetsvoorstel beoordeelt?

**De heer Haverkamp (CDA):**

Ik heb buitengewoon veel waardering voor het beoordelingsvermogen van collega Jansen. In dit geval is de mensenkennis van de minister echter groter. Het compliment was inderdaad cynisch bedoeld.

**De voorzitter:**

Mijnheer Haverkamp, gaat u verder met uw betoog.

**De heer Haverkamp (CDA):**

Ik kijk nu even kritisch naar mijn inbreng. In het algemeen is die cynisch bedoeld, collega. Dan weet u dat.

**De voorzitter:**

Mijnheer Haverkamp, gaat u rustig verder.

**De heer Haverkamp (CDA):**

Voorzitter. Het is tekenend dat er geen ander land is dat dergelijke wetgeving kent. De minister meldt in de schriftelijke beantwoording dat deze Nederlandse wetgeving uniek is, maar ook dat zij voor een groot gedeelte is afgeleid van de wetgeving voor de luchtvaart. Bij de bestudering van het wetsvoorstel vreesde ik dat al: nu wordt wederom voor het spoor wetgeving ontwikkeld waar men in de luchtvaart langzamerhand afscheid van neemt. Eerder heeft deze Kamer lang gesproken over het wetsvoorstel SWUNG.

Minister Schultz van Haegen heb ik een aantal jaren geleden leren kennen als staatssecretaris. Zij was toen belast met luchtvaart. Tijdens een van de debatten die zij samen met haar toenmalige collega, staatssecretaris Van Geel, mijn latere fractievoorzitter, voerde, werd door het kabinet betoogd dat de Kamer met het aannemen van het amendement-Van Gijzel, waarbij een groepsrisico werd geïntroduceerd in de wet Luchtvaart, de omwonenden van Schiphol "knollen voor citroenen" had verkocht. Het is een citaat van staatssecretaris Van Geel. Later heeft het kabinet wetgeving voorgesteld om dit amendement weer uit de wet te halen. Mijn verbazing was dan ook groot toen ik las dat juist deze bewindspersoon een groepsrisico introduceert.

## Haverkamp

De **voorzitter**:

U maakt wat los, mijnheer Haverkamp.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Ik houd eigenlijk niet zo van cynisme, maar ik begrijp best goed dat wij ons in de Kamer bewust moeten zijn van de hoeveelheid papier en teksten die wij hier produceren.

Je mag je inderdaad afvragen wat dit betekent voor de werkelijkheid. Ik heb het antwoord op die vraag wel gevonden. Dat is namelijk: bewustwording en preventieve werking. De heer Haverkamp weet ook dat we wel heel erg ons best kunnen doen om ongelukken te voorkomen, maar dat ze wel gebeuren. Dan zul je toch iets in handen moeten hebben, om zaken wettelijk af te dwingen, maar ook om de rechtspositie van burgers te beschermen. Is de heer Haverkamp toch bereid om zijn mening enigszins bij te stellen en deze wet vanuit die zienswijze positiever te waarderen?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik ben nog bezig met mijn inbreng. Misschien is het goed als mevrouw Wiegman haar oordeel over mijn mening over deze wet opschort tot het moment waarop ik ben uitgesproken. Ik ben het met haar eens dat er instrumenten moeten zijn, maar dat moeten wel realistische instrumenten zijn. Mijn fractie gelooft veel meer in het plaatsgebonden risico dan in bijvoorbeeld het groepsrisico.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Juist het groepsrisico is toch iets heel wezenlijks in een dichtbevolkt land zoals Nederland? Daar moet je toch bewust rekening mee houden? Ja, je hebt plaatsgebonden risico's, maar juist in Nederland hangen risico's heel duidelijk samen met de hoeveelheid mensen die ergens woont en leeft en die bij een ongeluk betrokken kan raken. Wij wensen natuurlijk allemaal niet dat dit ooit zal gebeuren, maar dat heb je toch ook nodig gelet op de preventie?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Die analyse deelt mijn fractie op dit moment nog niet.

Wat houdt een groepsrisico in? Bij een groot risico wordt niet alleen bekeken hoe groot de kans is dat een ongeluk gebeurt, maar wordt ook meegewogen hoeveel mensen schade ondervinden van dat ongeluk. Met andere woorden: als een trein of een vliegtuig een ongeluk veroorzaakt in de buurt van een boerderij leidt dat tot een lager groepsrisico dan wanneer datzelfde ongeluk zou plaatsvinden in het hartje van Amsterdam. De CDA-fractie heeft zich op het standpunt gesteld dat het primair moet gaan om het voorkomen van het ongeluk. Daarop moet zo veel mogelijk energie gericht zijn. Wij geloven niet in allerlei wiskundige modellen waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen de ene locatie en de andere, afhankelijk van het aantal bewoners. Niet voor niets heeft de CDA-fractie indertijd gezegd dat CO<sub>2</sub>-opslag, indien deze in de Randstad gevaarlijk is, niet in Friesland moet plaatsvinden omdat daar toevallig iets minder mensen zouden wonen.

De **voorzitter**:

Mijnheer Haverkamp, u maakt veel los. Ik geef eerst de heer Aptroot gelegenheid tot interrumperen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Meent de heer Haverkamp echt dat het niet uitmaakt of het om een trein met gevaarlijke stoffen gaat die over de Betuweroute rijdt, die daarvoor is ingericht en waar nauwelijks mensen langs de lijn wonen of werken, of om een trein die met nog een kleine 300 andere treinen dagelijks door het centrum van Dordrecht gaat? Meent hij echt dat het risico dat tientallen of honderden mensen bij een ongeluk betrokken worden niet ernstiger is dan het risico dat er misschien een paar koeien in de wei getroffen worden? Nu zal de Partij van de Dieren overigens wel boos zijn!

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik deel de analyse van collega Aptroot dat het natuurlijk een wezenlijk verschil is. De vraag is alleen even hoe dat uitwerkt in deze wet. We kijken heel kritisch en zien dat er een groepsrisico is afgesproken dat in overleg tot stand is gekomen. Ik doel dan op overleg met bewoners en eigenaren van bestaande panden over de vraag of die intact kunnen blijven en of het vervoer nog verdubbeld zou kunnen worden. We kijken concreet naar deze wet en naar de wijze waarop het groepsrisico geïmplementeerd is en zeggen: wij geloven daar in deze wet niet in en stellen een aantal andere maatregelen voor om ervoor te zorgen dat het veiliger wordt.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik wacht de alternatieven af. Ik heb straks ook een paar kritische vragen over de werking van deze wet in de praktijk. Maar als we het op deze basis niet zouden doen, dan moeten we wel een alternatief hebben. Ik zal dus goed luisteren naar het verdere betoog van de heer Haverkamp.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik wil graag weten welke definitie de heer Haverkamp hanteert ten aanzien van risico. Over het algemeen definiëren wij risico als de kans dat iets gebeurt maal de impact van die gebeurtenis. Wat is dan de definitie van de heer Haverkamp van een risico?

De heer **Haverkamp** (CDA):

De kans dat iets gebeurt. Dat is onze primaire focus. Dat hebben we bij de Wet luchtvaart ook gedaan. Een vliegtuig dat blijft vliegen, veroorzaakt niets op de grond. Je kunt allerlei modellen hebben, je kunt allerlei plankarten rondom Schiphol hebben. Dan komen we in de ironische situatie dat men vroeger zei: de Bijlmer is veiliger dan Spaarndam. En waar is het uiteindelijk fout gegaan? In de Bijlmer. Wij geloven, wat dat betreft, dus minder in een papieren werkelijkheid en wij zeggen: de primaire focus moet liggen op het voorkomen van het ongeluk.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik vind het toch wel bijzonder dat het CDA blijkbaar een heel andere definitie van "risico" hanteert dan de rest van Nederland, inclusief allerlei verzekeringsmodellen en dergelijke. Toen wij bijvoorbeeld spraken over de 380 kV verbinding, is er ook gekeken of die langs de ene of langs de andere kant moest lopen. Daarbij heeft ook het CDA heel duidelijk het standpunt ingenomen dat het beter was dat de koeien in de wei enig risico zouden lopen, dus dat de ondergrondse kabel zo zou moeten worden aangelegd dat er zo veel mogelijk mensen zouden worden beschermd. Dat was dus vanuit de dezelfde benadering dat je het effect op een grote groep wil beperken. Ik zie toch

## Haverkamp

enige inconsistentie. Is risico nu de kans dat iets gebeurt maal het effect? Of is het nu selectief, is het de ene keer dit en de andere keer dat?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het gaat primair om het voorkomen van een ongeval. Er kan sprake zijn van een situatie waarin je een afweging moet maken tussen twee alternatieven, waarbij het ene alternatief een grotere impact op een groot aantal mensen zou hebben dan het andere alternatief, dat bijvoorbeeld alleen de koeien van de heer Aptroot raakt. Dan zeg ik: dan heeft het alternatief dat de koeien zou raken, de voorkeur. Als je dan echter concreet bekijkt wat de consequenties van het groepsrisico in dit wetsvoorstel zijn, dan zijn die er niet aan verbonden. We zien dat de mogelijkheden van routing op dit moment nog beperkt zijn. Daar zullen we ook een aantal vragen over stellen. Brabant heeft in haar inspraakreactie gezegd: geef ons extra spoorinfrastructuur om te voorkomen dat er juist door dichtbevolkte gebieden gereden wordt. Dan zeg ik: dat is verstandig. Alleen de manier waarop groepsrisico in deze wet geïmplementeerd wordt, heeft nog niet de instemming van de CDA-fractie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Nu hoor ik weer een ander geluid. Eerst was het niet van belang. Nu is het wel van belang als er keuzes worden gemaakt. Het hele idee is natuurlijk dat je bij het vastleggen van het basisnet de juiste keuzes maakt, mede gebaseerd op een inschatting van het groepsrisico. Spoor is een van de voorbeelden waar we het zeker ook nog over zullen hebben. Ik hoor hier dus heel verschillende geluiden van de CDA-fractie. Is die impact nu wel of niet een factor in de besluitvorming voor het CDA?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Wij bespreken vandaag het basisnet spoor. Ik relateer de discussies over het groepsrisico aan de discussies rondom het basisnet spoor. De minister heeft in haar beantwoording aangegeven dat zij aansluiting heeft gezocht bij de Wet Luchtvaart. Daarbij hebben we de discussies over het groepsrisico ook gevoerd. We zijn destijds samen met de regering tot de vraag gekomen hoe verstandig dit is in de discussies over Schiphol. Ik deel de analyse van de regering dat dit toen minder verstandig was. Ik trek deze lijn nu door naar het basisnet spoor. Mijn collega Holtackers heeft bijvoorbeeld met betrekking tot het water ook discussies over groepsrisico, maar hij komt daarbij tot een andere afweging. Ik sta hier vandaag om de Wet Basiswet spoor met de regering te bediscussiëren. Ik vind dat het groepsrisico daarbij onvoldoende uit de verf komt, en daarom moet dit eruit.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Allereerst mijn waardering aan de heer Haverkamp van het CDA, omdat hij zegt dat voorkomen beter is, dat je beter preventieve maatregelen kunt nemen als start van het veiligheidsbeleid. De SP-fractie is het daarmee eens. Maar laten we een analogie maken met de auto. We willen allemaal voorkomen dat auto's botsen. Het komt weleens voor dat auto's botsen, en om die reden zijn auto's tegenwoordig voorzien van kreukelzones, airbags, alle mogelijke versterkingen. Kan de heer Haverkamp mij de verhouding uitleggen tussen de CDA-aanpak van de auto – want ik neem aan dat hij al die voorzienin-

gen in de auto steunt – en die van het transport van gevaarlijke stoffen?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik weet niet of chloortransporten veel veiliger worden door de introductie van airbags, maar ik ben het met collega Jansen eens dat het inderdaad verstandiger is om maatregelen te nemen om de trein zo veilig mogelijk te maken en ongelukken rondom de trein te voorkomen, dan om allerlei modellen te maken. We zullen namelijk zien dat het groepsrisico verandert langs zo'n corridor. Railinfrastructuur ligt op een vaste plek. Ik heb niet de illusie dat we opeens het gehele spoornet op slot zetten. Ik vind dat je geen papieren werkelijkheid moet creëren. We moeten bekijken of we juist de maatregelen in het verkeer ook in het spoor kunnen implementeren.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Het CDA ziet maatregelen als crashbuffers, sterkere wanden van wagons of tankwagens – in wezen te vergelijken met de maatregelen voor de auto die ik zojuist noemde – dus wel zitten?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het gaat mij te ver om nu te spreken over allerlei specifieke maatregelen; daarvoor hebben we de deskundigen. Volgens mij is de inzet van de CDA-fractie heel helder: ons gaat het om de primaire veiligheid, dus dat er geen ongelukken gebeuren met een wagon; dat moeten we voorkomen, daarop moeten de maatregelen zijn gericht. Ik zal in mijn inbreng nog ingaan op een aantal convenanten die hierover zijn gesloten. Wij vinden dat juist de individuele vervoerder moet worden beloond, niet de hele vervoersmarkt als totaal. In het wetsvoorstel is dat wel het uitgangspunt.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Voorzitter. Betekent dit dat het CDA wil dat dat hele artikel over de routing er maar uit moet worden gehaald? Het maakt kennelijk niet uit waar die trein gaat rijden, als er maar maatregelen worden genomen die de treinen of het spoor veilig maken. Die hele routing maakt dan kennelijk niks meer uit.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Op dit moment zijn we er nog niet van overtuigd dat we de wet gaan steunen. Als wij dit wetsvoorstel niet zouden steunen, is uw vraag daarmee automatisch beantwoord. De volgende vraag zou dan wel zijn: wat betekent dit voor het routeringsartikel? En op welk moment grijpt de minister in? Heeft de minister mogelijkheden om te zeggen dat bepaalde treinen veilig of onveilig zijn? Die vragen stellen wij dan ook aan de minister. Op dit moment zijn wij nog niet overtuigd.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Laat ik dat dan ook even doortrekken. Zijn dit soort zaken echt iets wat bij convenant zou moeten worden geregeld? Dat kan toch niet. Je zult toch een wettelijke grondslag moeten hebben, een wettelijke basis moeten bieden aan mensen en bedrijven, bijvoorbeeld om bezwaar aan te tekenen. Pas dan kun je een goede discussie voeren en tot een zorgvuldige besluitvorming komen.

## Haverkamp

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik heb mogen constateren dat de ChristenUnie op dit moment vijf amendementen aan deze Kamer voorlegt, dus ik heb het gevoel dat de ChristenUnie ook nog niet overtuigd is van alle mogelijkheden met betrekking tot normering, inspraak, reacties en dergelijke.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Dat geef ik toe, daarom heb ik ook die amendementen gemaakt. Het kan namelijk veel beter. Ik hoop op steun. Daar ga ik nu aan twijfelen, maar dat was natuurlijk nog geen antwoord op mijn vraag.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat de heer Haverkamp nog één keer probeert te antwoorden en dan echt verdergaat met zijn inbreng, want anders halen we in dit tempo nog niet eens de eerste termijn.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Als mevrouw Wiegman vraagt of je met een convenant alles kunt oplossen, is mijn antwoord: nee. Maar deze wet bekijken met de vraag of die het zou oplossen, is mijn antwoord ook: nee.

Voorzitter. Dat ongelukken zo veel mogelijk moeten worden voorkomen is voor de CDA-fractie het uitgangspunt bij het groepsrisico. Een voorbeeld hiervan uit de luchtvaart is dat een luchtvaartmaatschappij werd geweigerd, omdat die niet veilig vloog. Natuurlijk moeten wij voorkomen dat zo'n maatschappij boven Nederland kan vliegen! In de brief van 12 november over de vraag wat de inspectie weet over de lading van wagons, constateert de minister dat wij daarover eigenlijk nog steeds veel te weinig weten. In de luchtvaart mag een vliegtuig alleen opstijgen als geconstateerd is dat het vliegtuig veilig is. Dat zou natuurlijk ook het uitgangspunt moeten zijn bij de routering en dat betekent dat wij vooraf op de hoogte zouden moeten zijn van de lading van een trein en van de route die die trein zal volgen.

In het wetsvoorstel is voor het groepsrisico een oriëntatiewaarde opgenomen, een ijkpunt voor een belangenafweging. Een gemeente kan, mits onderbouwd, besluiten om het groepsrisico te overschrijden. Overigens geeft de minister daarbij wel aan dat het ook is geregeld in de besluiten van de gemeente over ruimtelijke ordening. Dat roept echter de vraag op wat wij met het begrip "groepsrisico" in het wetsvoorstel oplossen dat niet met het plaatsgebonden risico in de ruimtelijke ordening wordt opgelost. Ik heb een amendement aan de Kamer voorgelegd om het groepsrisico uit de wet te halen. Waarom ik dat heb gedaan, zal na alle discussie met mijn collega's over het groepsrisico duidelijk zijn.

Tussen alle instrumenten die het wetsvoorstel biedt om het risico te verminderen, neemt het risicoplafond een belangrijke plaats in. Het risicoplafond stelt een maximum aan het risico dat langs een lijn gelopen mag worden. Men berekent dit risicoplafond door achteraf een bepaald risico toe te wijzen aan een trein en vervolgens alle treinen in een jaar bij elkaar op te tellen. De CDA-fractie is er op dit moment nog niet van overtuigd dat dit plafond bijdraagt aan een veiligere situatie. Wat heeft een bewoner eraan dat in november wordt geconstateerd dat er te veel gevaarlijke treinen langs zijn huis zijn gereden? De treinen zijn dan immers al gepasseerd en het risico is al gelopen.

Wat is eigenlijk het nut en de noodzaak van het achteraf inzetten van de ministeriële routeringsbevoegdheid?

De minister geeft aan dat de routeringsmaatregel zo ingrijpend is dat zij bezwaar en beroep openstelt voor belanghebbenden. Dat zal leiden tot vertraging en daarmee tot overschrijding van het risicoplafond. Hoe beoordeelt de minister dit? Kan zij mij uitleggen wat nut en noodzaak zijn van achteraf routeren? Is de minister bereid om toe te zeggen dat bij het routeren rekening zal worden gehouden met vervoerders die warme BLEVE-vrij rijden en daardoor risicoreducerend samenstellen? Gaat zij in dergelijke gevallen gebruikmaken van haar vrijstellingsbevoegdheid? Ik sluit daarbij aan bij een opmerking van collega Jansen. Hij trok een parallel met mensen die airbags en andere veiligheidsmaatregelen treffen. Wordt een treinvervoerder die analoge maatregelen treft, met andere woorden wel beloofd? Ik vraag dat ook, omdat op dit moment een risicoplafond lijkt te gaan worden ingesteld voor alle vervoerders. De kwaden zouden daardoor wel eens "het risico van de goeden kunnen gaan opeten".

Ik ben verontrust door mijn gesprekken met de sector, want men schetste mij het beeld dat slechts een paar minuten voor het vertrek van de trein bekend wordt welk risico die trein heeft. De minister schrijft in dat verband dat ProRail over een monitoringssysteem beschikt dat het mogelijk maakt om achteraf gegevens over transporthoeveelheden en de samenstelling van treinen per kwartaal te verstrekken. Met alle respect, maar welk bedrijf wordt enthousiast van de mogelijkheid om per kwartaal achteraf te rapporteren? Wanneer gaat men werken met een systeem dat het mogelijk maakt om realtime te handhaven? Dat moet mogelijk zijn, want omwonenden van Schiphol kunnen met een paar minuten vertraging achterhalen waar en wanneer een vliegtuig vliegt. Waarom zou het dan bij het spoor alleen maar mogelijk zijn om kwartaalrapportages te produceren? Ik zal in tweede termijn met een motie komen waarin de regering wordt opgeroepen om maatregelen te nemen om vooraf beter inzichtelijk te maken welke risico's er worden gelopen.

Uit de hoorzitting kwam naar voren dat de risico's juist op de emplacementen verhoogd zijn, iets wat in de praktijk helaas ook is gebleken. Het heeft mijn fractie dan ook verbaasd dat emplacementen geen onderdeel zijn van het wetsvoorstel. Middels een amendement proberen wij dat te corrigeren. De minister betoogt dat er niet wordt gewerkt met kaarten, omdat dan elke wijziging van de ligging van de infrastructuur zou nopen tot aanpassing van die kaarten. Kan de minister aangeven welke spoorwegen zij op dit moment voornemens is te gaan verleggen? Dit was een ironische opmerking, voorzitter.

Wanneer ik een inschatting moet maken van de flexibiliteit om een luchtverkeersweg dan wel een spoorlijn te verleggen, kies ik ervoor om mijn geld in te zetten op de mogelijkheid om een luchtverkeersweg te verleggen. Mijn eerste motie in dit huis had betrekking op het verleggen van een luchtverkeersweg boven het mooie dorpje Spaarndam. Dat was binnen afzienbare tijd geregeld. Als ik vandaag een motie indien over het verleggen van de Betuwelijn, vermoed ik dat dit meer voeten in de aarde zal hebben. Daarom nogmaals de vraag aan de minister: waarom is er niet gekozen om te werken met kaarten?

Als iemand het wetsvoorstel oppervlakkig leest, komt de lezer een aantal keren de zin tegen dat gekeken is naar de risicoruimte die nodig is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen om nu en in de toekomst te kunnen groeien. Welke garantie heeft deze oppervlakkige lezer, die toeval-

## Haverkamp

lig naast het spoor woont, dat er niet wordt gemarchandeerd met risicowaardes? Iets is immers veilig of niet veilig, zoals eerder is betoogd. Hoe kan dan rekening worden gehouden met toekomstige groei en welke rol speelt het voortschrijdend inzicht in het risicoreducerend samenstellen van goederentreinen hierin? Het Planbureau voor de Leefomgeving stelt drie maatregelen voor. Een aantal gemeenten heeft ons een brief gestuurd met de titel "Alles uit de kast". In Noord-Brabant zegt men: kies voor de Betuwelij in plaats van voor de Brabantroute en denk in dat verband na over een boog bij Meteren of Sittard-Geleen. Denk aan het veiliger samenstellen van treinen en aan de introductie van een systeem om botsingen te voorkomen en reduceer het aantal wissels op gevaarlijke terreinen. Dat zijn allemaal maatregelen die in de ogen van mijn fractie kunnen worden genomen, los van dit wetsvoorstel. Deelt de minister deze opvatting?

**Mevrouw Dijkers (PvdA):**

Ik heb met belangstelling kennis genomen van het betoog van het CDA. Ik vroeg mij af wat de voorwaarden zijn waarop de CDA-fractie wel voor dit wetsvoorstel wil stemmen.

**De heer Haverkamp (CDA):**

Een zeer overtuigende beantwoording van de minister.

**Mevrouw Dijkers (PvdA):**

Ik neem aan dat u toezeggingen wil hebben. Ik ben benieuwd welke dat dan zouden zijn.

**De heer Haverkamp (CDA):**

U hebt de kanttekeningen kunnen beluisteren die wij bij dit wetsvoorstel hebben geplaatst. Wij hebben echt het gevoel dat er een papieren werkelijkheid wordt gecreëerd. Van de maatregelen waarmee ik mijn betoog eindigde en die ook door het Planbureau voor de Leefomgeving zijn ingegeven, zeg ik: het zijn concrete maatregelen, in lijn ook met wat de collega van de ChristenUnie aangaf over routing en dergelijke. Onze vraag is: heb je daarvoor dit wetsvoorstel nodig, of gaan wij een papieren werkelijkheid creëren, met alle risicomodellen, waarvan wij aan het eind van de dag zeggen: dit werkt toch niet? Dat is de opvatting die ik op dit moment heb. Wij hebben een debat met de minister, en als zij mij ervan weet te overtuigen dat mijn opvatting verkeerd is, ben ik de eerste om dat toe te geven.

**Mevrouw Dijkers (PvdA):**

Als u toezeggingen krijgt van de minister op alle punten die buiten het wetsvoorstel vallen, stemt u alsnog in met het wetsvoorstel, zo begrijp ik.

**De heer Haverkamp (CDA):**

Als de minister nu zou zeggen dat dit wetsvoorstel niet nodig is om een veiliger spoor mogelijk te maken – wat mijn betoog is – dan kunt u zich toch voorstellen dat wij dit wetsvoorstel niet gaan steunen? Stel dat de minister het volgende zegt. Mijnheer Haverkamp, u was kritisch bij de inbreng in het verslag, ik heb niet al uw vragen kunnen weerleggen, maar ik heb eens goed naar uw betoog geluisterd en op de punten die u hier en daar ziet, prik ik uw ballonnen lek. Dan moet ik eerlijk zijn en mijn standpunt heroverwegen. Dat vind ik wel zo fair tegenover de minister.

**De heer Paulus Jansen (SP):**

Ik heb twee vragen aan de heer Haverkamp. De heer Haverkamp heeft zich in zijn betoog geconcentreerd op het spoorwagennet. Bij mijn weten gaat het merendeel van de gevaarlijke stoffen over de weg of over het water. Ziet de CDA-fractie op dat punt knelpunten en zou zij op dat punt iets willen veranderen en verbeteren? Laat ik het eerst bij deze vraag houden.

**De heer Haverkamp (CDA):**

Wij zijn nooit tegen verbeteringen.

**De heer Paulus Jansen (SP):**

Ziet de CDA-fractie geen directe knelpunten, ook niet in het wetsvoorstel?

**De heer Haverkamp (CDA):**

Ik heb een aantal keren geprobeerd aan te geven dat ik misschien wat cynisch ben. Wij zien juist heel veel knelpunten in het wetsvoorstel dat voorligt.

**De voorzitter:**

Ik denk dat u het oneens blijft met elkaar, mijnheer Jansen. U kunt nog één vraag stellen. Dit is al uw derde interruptie.

**De heer Haverkamp (CDA):**

Ik probeer de vraag van collega Jansen te begrijpen. Wij zien knelpunten in het wetsvoorstel dat nu voorligt. Ik hoop dat ik dit duidelijk heb kunnen maken in mijn betoog.

**De heer Paulus Jansen (SP):**

Dat begrijp ik en ik begrijp ook dat alle knelpunten die u hebt genoemd, zowel voor vervoer per spoor als voor vervoer over de weg en het water gelden.

**De heer Haverkamp (CDA):**

Nee, dat is een onterechte conclusie.

**De heer Paulus Jansen (SP):**

Mijn tweede vraag is de volgende. De heer Haverkamp zegt voor investeringen in emplacementen te zijn. Hij heeft als woordvoerder de conclusies van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor gelezen en weet dat op dit moment, afhankelijk van het traject, 30% tot 70% van de kosten van infrastructuur betaald wordt door de veroorzaker, in de vorm van gebruikskosten. Is de CDA-fractie van mening dat daar ook iets aan zou moeten veranderen, zodat het principe "de veroorzaker betaalt" beter geïmplementeerd wordt in de wet?

**De heer Haverkamp (CDA):**

Even een correctie op de stelling die de heer Jansen mij in de mond legt. Ik heb niet gezegd dat er meer geïnvesteerd moet worden in emplacementen. Ik constateer alleen dat emplacementen nu niet onder de werking van de wet vallen, terwijl emplacementen juist gevaarlijke punten zijn. Wij betogen dus dat emplacementen ook onder de wet gebracht moeten worden, zeg ik om misverstanden te voorkomen die anders misschien ontstaan tussen ons. De heer Jansen heeft vanuit vak-K mogen ervaren dat de CDA-fractie in haar inbreng rondom de commissie spoor heeft gezegd dat er, wat ons betreft, wel een betere link kan liggen tussen het gebruik van het spoor en het betalen ervoor.



Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Voorzitter. Na jaren van discussie spreken wij vandaag eindelijk over het basisnet dat de risico's van gevaarlijk transport over weg, water en spoor moet begrenzen. Met name voor het spoor was dat nogal een lastige klus. De ChristenUnie is blij dat er nu eindelijk duidelijke grenzen komen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, maar heeft nog wel vragen over de uitwerking. Ik zal in mijn bijdrage eerst ingaan op de hoofdlijnen van het wetsvoorstel. Vervolgens zal ik een aantal specifieke knelpunten in Nederland langsgaan.

Dit wetsvoorstel gaat over de kans op ongelukken waarvan we allemaal hopen dat ze nooit zullen gebeuren. De combinatie van deze kans en de effecten als zo'n ongeluk toch gebeurt, leidt samen tot een risico per locatie. Een kans kan heel klein zijn, maar als het maatschappelijk effect groot is, dan kan het toch belangrijk zijn om rekening te houden met deze effecten. Gelukkig hebben we weinig ervaringscijfers, maar daardoor kan het wel zijn dat we het risico van een ramp onderschatten. De fractie van de ChristenUnie maakt zich ook zorgen of het wetsvoorstel voldoende rekening houdt met domino-effecten. Elke ramp leert ons weer dat het ondenkbare toch denkbaar is. De nota naar aanleiding van het nader verslag stelt mij op dit punt allerm minst gerust, want daar staat letterlijk in: de kans dat een domino-effect optreedt tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en een risicovolle activiteit in de nabijheid van dat spoor, is verwaarloosbaar ten opzichte van de afzonderlijke risico's van ofwel het vervoer, ofwel de risicovolle activiteit. Deze individuele risico's worden door afzonderlijke regimes beheerst. Volgens mij worden hier kansen en risico's door elkaar gehaald en daarom vraag ik de minister nader in te gaan op de domino-effecten.

De Adviesraad Gevaarlijke Stoffen wijst erop dat in de gebruikte rekenmodellen een aantal zaken niet zijn meegenomen, zoals de voorgeschreven toeslagfactor voor spoorwegovergangen en de verhoogde of juist verdiepte ligging van het spoor. De minister antwoordt in de nota naar aanleiding van het nader verslag dat deze risico's niet significant zijn. Bij elkaar opgeteld kunnen kleine risico's echter wel degelijk significant zijn. In Oost-Nederland bijvoorbeeld gaat het niet om één spoorwegovergang, maar om 111 gelijkvloerse overgangen. Dat is toch substantieel. Daarom herhaal ik de vraag aan de minister: waarom worden voorgeschreven toeslagfactoren voor overwegen niet gehanteerd?

Voor de ChristenUnie is het uitgangspunt dat de risico's zo veel mogelijk worden verlaagd waar dit reëel is, het zogenaamde ALARA-principe. De minister vindt het echter redelijk, veiligheidswinst ten goede te laten komen aan de vervoerssector, als de vervoerssector investeert in veiligheidsmaatregelen die verder gaan dan wat op basis van internationale en nationale regelgeving is vereist. Dat hoeft toch niet voor de volle 100%? De ChristenUnie ziet liever dat de minister, net als bij de geluidsproductieplafonds, toekomstige veiligheidswinsten deels ten goede laat komen aan de omwonenden, door verlaging van de risicoplafonds. Ik heb daartoe een amendement ingediend. Het is overigens prima dat de minister voor Doordrecht, Tilburg en Zwijndrecht bezig is met een aantal "alles uit de kast"-maatregelen om de risico's voor de korte termijn te verlagen. Maar waarom gebeurt dit niet ook

voor de andere plaatsen, zoals Breda, Goes en Sittard? Want ook daar geldt een te hoog groepsrisico. De minister wil dit voor deze plaatsen alleen doen indien dat budgetair kan worden ingepast bij onderhoud en capaciteitsuitbreiding. Natuurlijk is het prima om zaken te combineren maar de ChristenUnie wil wel dat er een overzicht komt van mogelijke maatregelen in deze plaatsen.

Het uitgangspunt van de wet is dat gevaarlijk vervoer overal mogelijk is, mits de plafonds niet worden overschreden. De ChristenUnie stelt voor, spoorlijnen die niet nodig zijn voor gevaarlijk transport uit te sluiten door het plafond op deze lijnen op nul te zetten, zodat er meer ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn. Bij versperringen kan altijd een uitzondering worden gemaakt door een ont-heffing, maar hiervoor hoeft niet structureel ruimte te zijn in de plafonds. Graag een reactie.

Een lastig punt voor de ChristenUnie is dat de feitelijke veiligheidsgrenzen in een ministeriële regeling komen te staan, waardoor de invloed van de Kamer beperkt is. De minister kiest voor een regeling omdat het zou gaan om een groot aantal tabellen met gedetailleerde cijfers. Maar deze cijfers zijn, zoals de Raad van State stelt, van essentieel belang en zijn niet slechts technische details. Ook het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol is erg technisch, maar toch verwerkt in een AMvB en niet in een ministeriële regeling. Het aantal tabellen zou niet de doorslag moeten geven.

Als tweede argument gebruikt de minister dat er jaarlijks veel wijzigingen nodig zijn in de tabellen, door bijvoorbeeld wijzigingen in infrastructuur. Een oplossing zou kunnen zijn, dergelijke elementen, die de plafonds feitelijk niet wijzigen, wel in de ministeriële regeling te zetten.

Ik begrijp dat de minister technische gegevens niet wil spreiden over de AMvB en de ministeriële regeling, maar er zijn toch ook nog andere oplossingen te bedenken? Waarom kiest de minister er niet voor, dergelijke wijzigingen op één moment per jaar door te voeren, in combinatie met een regeling om tijdelijk bij regeling te mogen afwijken als het gaat om dit soort technische wijzigingen? Ik heb hiervoor een amendement ingediend.

De ChristenUnie heeft zorgen over de procedure voor het wijzigen van de risicoplafonds. De ChristenUnie wil dat deze procedure meer waarborgen krijgt. Ik heb daarom een amendement ingediend, dat niet alleen de plafonds voor het plaatsgebonden risico maar ook de plafonds voor het groepsrisico niet kunnen worden gewijzigd voordat de Kamer geïnformeerd is over het voornemen om deze plafonds te wijzigen. Verder bevat dit amendement een termijn van minimaal vier weken tussen de aankondiging van het voornemen en de effectivering daarvan.

Ook heb ik een amendement ingediend dat regelt dat er nadere criteria komen voor het wijzigen van risicoplafonds – een afwegingskader – en dat de belangenafweging die wordt gevraagd op basis van artikel 12 verder uitwerkt.

Verder stelt de ChristenUnie met een amendement voor dat er een formele inspraakprocedure komt voor het wijzigen van de risicoplafonds. Volgens de minister is dit niet nodig omdat er altijd overleg met betrokkenen zal plaatsvinden en er met formele inspraak geen maatwerk mogelijk zou zijn. Een inspraakmogelijkheid hoeft niet te worden gebruikt door belanghebbenden maar moet er voor zulke ingrijpende besluiten wel zijn.

Een tweede argument dat de minister gebruikt, is dat met formele inspraak niet tijdig kan worden ingegrepen maar eerlijk gezegd begrijp ik dit argument niet. De mi-

## Wiegman-van Meppelen Scheppink

nister stelt immers robuuste plafonds vast, die in principe jaren mee moeten gaan en er wordt steeds gemonitord of in de nabije toekomst een plafond dreigt te worden bereikt. Er is volgens de ChristenUnie dan ook voldoende tijd om een procedure te starten om plafonds aan te passen. Dat gebeurt bijvoorbeeld ook bij de geluidsproductieplafonds, dus waarom zouden wij dit voor veiligheidsplafonds ineens niet doen en de minister de vrije hand geven?

Volgens de minister heeft het vaststellen van de risicoplafonds een algemeen verbindend karakter en is daarom niet vatbaar voor bezwaar en beroep. Omdat er volgens de minister toch twijfel kan ontstaan, is dit expliciet in de wet opgenomen, maar als die twijfel er is, is het standpunt dat het vaststellen van de risicoplafonds wel vatbaar zou moeten zijn voor bezwaar en beroep ook te verdedigen. De minister wijst op de systematiek van het basisnet dat een onlosmakelijk geheel is, waar je geen onderdeel uit kunt halen. Dat is natuurlijk te gemakkelijk, want ook het aanlegbesluit van een weg kan sneuvelen op slechts een deel van het traject. Waarom zouden belanghebbenden als de plafonds eenmaal zijn vastgesteld geen bezwaar mogen indienen wanneer wordt voorgesteld de plafonds aan te passen?

Als tweede argument noemt de minister dat er per locatie een politiek beleidsmatige afweging plaatsvindt, waarbij bijvoorbeeld ruimtelijke en economische belangen per situatie een ander gewicht kunnen hebben. Ook dit argument vindt de ChristenUnie niet sterk, want dit is precies het karakter van ruimtelijke ordening en ruimtelijke besluiten zijn wel vatbaar voor bezwaar en beroep. Een belanghebbende moet de mogelijkheid kunnen hebben om een rechter te laten toetsen of er voldoende is gekeken naar alternatieven. Ten slotte is het vreemd dat er wel bezwaar en beroep mogelijk is tegen ontheffingen, maar niet tegen verhoging van de plafonds. Ik heb daarom een amendement ingediend die het vaststellen van risicoplafonds wel vatbaar maakt voor bezwaar en beroep.

Ik kom dan bij de specifieke knelpunten in Nederland. De ChristenUnie heeft grote moeite met de keuze van de minister om voor de verbindingen naar Noord-Nederland zowel risicoruimte te creëren op de Hanzelijn als op de lijn Amersfoort-Zwolle. Er wordt hiermee dubbel zo veel risicoruimte gereserveerd als nodig is. Waarom kiest de minister er niet voor om deze ruimte slechts één keer te reserveren en bij een wijziging in de routing tussen deze twee corridors nieuwe plafonds aan de Kamer voor te leggen? Nu geeft de minister in feite vanuit het oogpunt van veiligheid dubbel zoveel capaciteit weg en moet de Kamer maar afwachten of een deel van die capaciteit in 2016 weer wordt ingeleverd. Voor zover ik weet, is de behandeling van dit wetsvoorstel de eerste keer dat de Kamer erover wordt geïnformeerd dat er geen goederentreinen over de Hanzelijn zullen rijden tussen 2012 en 2016. Deze treinen blijven dus in deze periode rijden via Amersfoort. Da is een forse tegenvaller. Wanneer is hierover besloten? Klopt het dat de Kamer hierover eerder niet is geïnformeerd?

Ik ben blij met de toezegging van de minister in de nota naar aanleiding van het nader verslag dat de regering niet terugkomt op het besluit om uiteindelijk alle goederentreinen via de Hanzelijn te laten rijden en niet meer tussen Zwolle en Amersfoort. Ik heb de indruk dat de minister toch een slag om de arm wil houden, omdat zij pas een besluit over aanpassing van de plafonds wil nemen als de Hanzelijn vol in gebruik is voor goederenvervoer op basis

van de dan beschikbare gegevens over gerealiseerd en verwacht vervoer van gevaarlijke stoffen. Maar waarom legt de minister nu niet vast dat de risicoplafonds langs de Veluwelijn automatisch vervallen zodra de plafonds op de Hanzelijn benut gaan worden? Dat biedt meer zekerheid aan de omwonenden.

Ik heb over de Hanzelijn nog twee vragen. Kan de minister klip en klaar zeggen of met de beoogde aantallen extra reizigerstreinen en reistijden in combinatie met kort volgen op de OV SAAL-corridor überhaupt goederenvervoer mogelijk is via de Hanzelijn, zolang er geen spoorverdubbeling is geweest in Almere? Is de routing van het goederenvervoer via de Hanzelijn nog steeds randvoorwaarde voor het OV SAAL-project?

De ChristenUnie is blij dat de goederenrouting door Oost-Nederland als onderdeel van het PHS controversieel is verklaard. Het is geen goed idee een dure spoorboog bij Deventer te bouwen en zo in lengte van jaren grote hoeveelheden goederentreinen door veel dorps- en stadskernen in Oost-Nederland te laten rijden. Vandaag spreken wij echter alleen over het gevaarlijke vervoer. De minister onderschrijft het uitgangspunt de Betuweroute zoveel mogelijk te benutten, maar stelt tegelijkertijd dat voor transporten met een noordelijker gelegen herkomst of bestemming de route via Zutphen-Oldenzaal de kortste en daarom ook de veiligste is. Kan de minister de stelling dat dit de veiligste route is onderbouwen met cijfers? We zouden dan ook cijfers moeten hebben over de veiligheid van de alternatieve routes in Duitsland. Slechts een klein deel van de goederentreinen bevat gevaarlijke stoffen. Is het nu echt zo bezwaarlijk om die één tot twee treinen per dag via de Betuweroute te laten rijden, zodat plaatsen als Arnhem, Rheden, Dieren, Zutphen, Hengelo en Oldenzaal hiervan gevrijwaard blijven? De minister stelt dat dit moet vanwege bestuurlijke afspraken. Er zou bij geen enkele partij draagvlak zijn om ook de laatste gevaarlijke transporten te verplaatsen naar de Betuweroute. Dat lijkt mij sterk, want ik heb een brief van de provincie Overijssel gezien die hier juist voor pleit. Kan de minister aangeven welke bestuurlijke afspraken dat zijn? De actiegroep RONA heeft erop gewezen dat de gebruikte risicokaarten voor Oost-Nederland op veel punten onvolledig zijn. De minister stelt dat de gemeenten zelf verantwoordelijk zijn voor het opgeven van kwetsbare objecten in de risicokaart. Strikt genomen is dat zo, maar de eerste vaststelling van het basisnet is een omvangrijke operatie die veel van gemeenten vraagt. Als de kaarten niet kloppen, dan kan het zijn dat wij hier in de Kamer verkeerde keuzen maken. Daarom vraag ik van de minister om alles op alles te zetten om ervoor te zorgen dat de risicokaarten kloppen. De ChristenUnie wil op dit punt duidelijke garanties, want anders is het niet verantwoord om als Kamer in te stemmen met het basisnet.

Dan de goederenboog bij Meteren. Die ontlast straks Zwijndrecht, Dordrecht en de steden langs het spoor in Brabant van veel goederentreinen. Dat is positief voor de veiligheid, maar de minister ziet dit alleen als maatregel voor meer ruimte voor personentreinen en wil zich in het verslag van deze wet nog niet vastleggen op een verlaging van het vervoer van gevaarlijke stoffen en dus verlaging van de risicoplafonds op de Brabantroute. De ChristenUnie wil binnen het basisnet een duidelijke keuze. Goederentreinen, zeker die met gevaarlijke stoffen, moeten zo veel mogelijk via de Betuweroute rijden.

Tot slot nog iets zuidelijker: de situatie in West-Brabant. Hier zou een spoorboog de veiligheidsrisico's en de over-

last voor omwonenden aanzienlijk kunnen beperken. Omdat de risicoruimte in Roosendaal te klein is om gevaarlijke transporten uit Zeeland richting Antwerpen te laten keren, wil de minister in het basisnet deze treinen door laten rijden naar Lage Zwaluwe, omdat daar nog wel risicoruimte is om te rangeren. Deze treinen rijden hierdoor twee keer dwars door de kern Zevenbergen. Deze extra transporten vlak langs woonhuizen zijn helemaal niet nodig, want er is een andere oplossing. Leg de VEZA-spoorboog – VEZA staat voor Verbinding Zeeland-Antwerpen – aan bij Roosendaal, zodat gevaarlijke transporten uit Zeeland zonder te keren rechtstreeks naar Antwerpen kunnen doorrijden. Dit scheelt veel tijd en verlaagt de risico's enorm. Zo'n boog hoeft niet duur te zijn, want gezien het beperkte aantal treinen zijn er, denk ik, geen dure fly-overs nodig en kan de boog waarschijnlijk enkelsporig worden uitgevoerd. De minister schuift een onderzoek naar deze spoorboog echter steeds voor zich uit. In het nader verslag staat dat voor het basisnet alleen is gekeken naar bestaande infrastructuur. Dat vind ik te gemakkelijk.

De ChristenUnie wil de alternatieven, doorrijden naar Lage Zwaluwe of aanleggen van een spoorboog, kunnen vergelijken. Dat is zeg maar een soort MKBA. Daarom heeft mijn fractie om een kostenraming gevraagd van de spoorboog. Ik ben dan ook teleurgesteld dat de minister zelfs geen ruwe schatting hiervan kan geven. Hoe kan de Kamer dan vandaag goedkeuring geven voor dit deel van de plannen voor het basisnet? Dat is niet uit te leggen aan de omwonenden. Zo'n spoorboog ligt er natuurlijk niet binnen een jaar, maar de ChristenUnie zou wel graag weten wanneer deze wordt gerealiseerd. Zo weten de inwoners van Zevenbergen ook waar zij aan toe zijn. De ChristenUnie vraagt de minister vandaag alsnog aan te geven hoe duur de spoorboog bij benadering is en vraagt haar om de toezegging wanneer deze uiterlijk wordt gerealiseerd.

□

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Er ligt een voorstel om te komen tot een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. We hebben het over weg, water en spoor. Daarnaast hebben we het over sturing, waarover uitgebreid is gesproken, op basis van risicoplafonds en referentiepunten. Voor bepaalde vervoerstrajecten kan de minister van Infrastructuur en Milieu straks daadwerkelijk dingen voorschrijven. Tevens kan zij ingrijpen. Het werkt straks allemaal met plafonds die voor die plekken gelden. Voor deze systematiek is gekozen omdat juist in een dichtbevolkt land als Nederland de spanning tussen vervoer en ruimtelijke ordening vraagt om een heldere scheiding waarbij elke partij verantwoordelijk kan worden gehouden voor de beheersing van het eigen aandeel in het risico.

Wij steunen de hoofdlijnen van het wetsvoorstel. Wij vinden het heel goed dat bij de wegen, de vaarwegen en de spoorwegen wordt gekeken naar het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat vervoer is natuurlijk gewoon nodig, ook in ons land. Dit vervoer moet mogelijk zijn, maar de risico's moeten binnen aanvaardbare niveaus worden gehouden. De minister doet dat met twee rekenmethoden. Er wordt op twee manieren getoetst. Er is het groepsrisico, de kans dat een groter aantal mensen, ten minste tien, overlijdt als er een ongeval plaatsvindt waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Daarnaast is er het plaatsgebonden

den risico, waarbij wordt gekeken hoe groot de kans is dat iemand ergens zou overlijden of zwaargewond raakt als er met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt. Twee jaar na inwerkingtreding en vervolgens elke vijf jaar wordt gekeken of in de praktijk beneden die risicoplafonds wordt gewerkt, of ze worden overschreden of dat een overschrijding dreigt. Als dat zou gebeuren, kan de minister maatregelen nemen.

Zoals ik zo-even al zei, gaan wij akkoord met het systeem van het basisnet. We vinden het goed dat het er nu komt. Mijn complimenten aan de minister en aan de regering. We hebben echter wel zorgen. Die zorgen betreffen voornamelijk het spoor. We zien dat het steeds drukker wordt op het spoor. Het personenvervoer claimt steeds meer capaciteit op het spoor. Wij vinden dat daardoor het goederenvervoer, zelfs zonder dit probleem van de risico's en het basisnet erbij te betrekken, zonder deze wet, al een beetje in de knel dreigt te komen. Dat zou met een basisnet nog wat erger kunnen worden. Als goederentreinen worden opgehouden, zullen ze langer op de emplacementen staan, waardoor het daar drukker wordt. Vooral daar bestaan ook risico's, die wij dan wat minder gaan bewaken. Heeft de minister echt zicht op de situatie tot aan 2020? Blijft er voldoende capaciteit over voor het vervoer van goederen, vooral voor het vervoer van gevaarlijke stoffen? Die hebben wij ook voor bepaalde productieprocessen in Nederland nu eenmaal nodig.

Daarnaast hebben wij zorgen in verband met het omrouten, het andere routes laten rijden van goederentreinen. Het kijken naar groepsrisico is een prima benadering. Ook tot collega Haverkamp zeg ik: de VVD-fractie laat echt liever een trein met gevaarlijke stoffen over de Betuweroute rijden, waarlangs nauwelijks mensen wonen en misschien een paar schapen of koeien grazen. Wij laten liever daarover een trein met gevaarlijke stoffen rijden dan dwars door de stad Dordrecht, waar dat nu dagelijks gebeurt. Waar er alternatieven zijn, vinden wij het goed om het risico zoveel mogelijk te beperken dat er iets gebeurt en vooral als er iets gebeurt, waarbij aantallen mensen zijn betrokken. Als je gaat omrouten, zullen allerlei goederentreinen, ook met gevaarlijke stoffen, gaan rijden over spoor dat daarvoor eigenlijk niet geschikt is.

De **voorzitter**:

De koeien en de risico's komen weer langs. Ik zie dat de heer Haverkamp een vraag heeft.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik neem aan dat de typering "koeien" niet op mij slaat, voorzitter. Het gaat mij om de constatering van de heer Aptroot dat er enerzijds voldoende groei ruimte is voor de spoorsector, ook als het goederenvervoer verdubbelt, en dat er anderzijds een groepsrisico bestaat. Is de heer Aptroot het, gezien het wetsvoorstel, met mij eens dat op een bepaald moment moet worden gezegd: nee, wij gaan niet meer over deze corridor rijden?

De heer **Aptroot** (VVD):

Het is precies het tegenovergestelde. Ik heb niet gezegd dat er voldoende ruimte is. Ik maak mij zorgen over de ruimte die er op het spoor is, vooral voor het goederenvervoer. Ik kom daarop straks nog terug. Wij hebben toch al de neiging het personenvervoer altijd te laten voor gaan. Nu gaan wij nog kritischer kijken naar het vervoer van gevaarlijke stoffen. Als dat straks onmogelijk wordt gemaakt, hebben wij echt een probleem.



## Aptroot

De heer **Haverkamp** (CDA):

Concreet: bepleit de heer Aptroot nu dat er met dit wetsvoorstel in de hand straks minder met gevaarlijke stoffen door Dordrecht moet kunnen worden gereden dan nu het geval is?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik zou de heer Haverkamp bijna willen vragen om even te wachten op de rest van mijn betoog, want ik ga het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer erbij betrekken. Het enige goede alternatief voor Nederland is de aanleg van twee nieuwe goederenlijnen. Dat heb ik al eerder gezegd. Dat zal ik zo herhalen. Op de lange termijn moeten wij voor een definitieve, veilige en duurzame oplossing kiezen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Maar concreet: is de heer Aptroot van mening dat na aanname van dit wetsvoorstel er minder treinen met gevaarlijke stoffen door Dordrecht moeten rijden, ja of nee?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik denk dat wij inderdaad moeten zorgen dat wij de risico's in steden als Dordrecht en Zwijndrecht terugbrengen. Dat is hard nodig.

De **voorzitter**:

Dit wordt de vierde keer, mijnheer Haverkamp.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik vroeg om een eenvoudig antwoord: ja of nee. Is de heer Aptroot van mening dat er na aanneming van dit wetsvoorstel minder treinen met gevaarlijke stoffen door Dordrecht moeten rijden: ja of nee?

De heer **Aptroot** (VVD):

Er bestaat een risicoberekening. De minister zal dit aan de hand van de modellen bepalen. Ik denk echter dat er situaties zullen zijn waarbij wij zullen zeggen: in Dordrecht, in Zwijndrecht is het gevaar te groot, daar overschrijden wij plafonds en dus moeten wij het gevaar verminderen. Dat kan betekenen dat er minder treinen kunnen rijden. Dan gaat het over andere lijnen. Daarmee was ik net bezig. Het is waar: als wij gaan omrouten over kleinere lijntjes, zullen de risico's dat er grotere aantallen mensen worden betrokken bij een ongeval aanmerkelijk afnemen. Wij krijgen dan echter een ander probleem. Dan krijgen wij milieuproblemen. Dan laten wij straks grote aantallen goederentreinen rijden over allerlei kleine spoorlijntjes waarover nu eenmaal per kwartier een sprintertje langsrijdt dat helemaal niet veel overlast veroorzaakt, met niet veel geluid en niet veel trillingen. Zo'n goederentrein, van 600 meter lang, maakt veel meer en veel langer kabaal. Het geluid en de trillingen zijn onvergelijkbaar met dat van de sprinters

Nu hebben wij de wet SWUNG waarin geluidsproductieplafonds worden geregeld. In die wet werken wij dus ook met plafonds, zeg ik tegen de heer Haverkamp. Ik weet dat zijn collega, mevrouw Van der Werf, daar groot voorstander van was. Bij water gaan wij ook naar risicobenadering en daar is het CDA ook groot voorstander van. Ik weet dus niet wat het CDA nu wil. In dit geval geldt het niet, maar wij krijgen straks een extra uitleg. De wet SWUNG biedt volgens mij middelen, maar ik wil nog wel het volgende van de minister weten. Kunnen wij op andere lijnen ook daadwerkelijk goed controleren en hand-

haven op basis van de wet SWUNG, met voldoende inzet van mens en meetapparatuur als dat nodig is?

Ons grootste probleem met het wetsvoorstel is niet het wetsvoorstel zelf. Ons grootste probleem is dat wij met een aantal zaken tegelijk bezig zijn, die wij niet los van elkaar kunnen zien. Wij hebben dit wetsvoorstel. Wij hebben het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarmee ook eenzijdig goederentreinen worden omgerouteerd naar bijvoorbeeld de IJssellijn, de Twentelijn, de Twentekanaallijn of de Veluwelijn. Dat zijn allemaal lijnen die daar eigenlijk niet zo geschikt voor zijn. Daarnaast hebben wij routes die al heel erg zwaar belast zijn. Ik noemde net de steden Dordrecht en Zwijndrecht. Volgens mij moeten wij daarbij stilstaan, al gaat het nu allemaal goed. Wij hopen dat het jaar in, jaar uit goed blijft gaan, maar daar nemen wij wel behoorlijke risico's.

Wij vinden het terecht dat in ieder geval de Drechtsteden vragen om "alles uit de kast"-maatregelen. De minister is daartoe bereid, maar wij willen een duidelijke toezegging zolang de situatie op die plaatsen relatief gevaarlijk is. Ik zeg "relatief", want wij hoeven echt niet elke dag doodsbang voor ongelukken te zijn. Als je het uitrekt, zijn de risico's op die plaatsen wel heel veel groter dan op andere plaatsen in het net. De minister moet alles uit de kast halen door wissels te verplaatsen en te beveiligen, ontsporingseleiding te regelen en seinen aan te passen. Dat moet gebeuren.

Ik merk nog het volgende op over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Wij vinden dat wij een pas op de plaats moeten maken. De onderzoekscommissie spoorvervoer geeft namelijk aan dat wij beter met een kleiner bedrag aan investeringen in ERTMS voor capaciteitsvergroting kunnen zorgen. De VVD heeft herhaaldelijk gepleit voor speciale lijnen voor het goederenvervoer. Wij hebben er één, namelijk de Betuwelijn van de Rotterdamse haven tot in Duitsland. Wij hebben gevraagd om opnieuw te bekijken hoe uitvoerbaar, ook financieel, de plannen zijn om in het oosten een noordtak richting Delfzijl en Hamburg te maken, en om vanaf Rotterdam een zuidtak te maken, de RoBellijn tussen Rotterdam en België, die om Dordrecht en Zwijndrecht heen gaat. Wij zijn ook een aantal miljarden kwijt als die twee lijnen worden aangelegd, maar dan is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer nauwelijks nog nodig. Met ERTMS en die twee goederenlijnen realiseren wij namelijk een enorme capaciteitsverbetering en wordt het veel veiliger.

De minister heeft ons toegezegd om dit alternatief, waar wij serieus aan denken, nog eens tegen het licht te houden en ons daarover te informeren. Wanneer krijgen wij daarover informatie? Wij vinden dat wij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, de aanbevelingen over ERTMS in het rapport Wissel op de toekomst van de commissie-Kuiken, het alternatief voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het basisnet als één geheel moeten zien.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik mag al een aantal jaren met collega Aptroot in deze Kamer debatteren. In een groot aantal debatten sprak collega Aptroot over het feit dat Nederland in het verleden uniek was met zijn wet- en regelgeving. Ik doel op de koppeling tussen omgeving en milieu-infrastructuur. Ik heb deze minister gecompimenteerd met haar dappere, unieke wetgeving. Wat is het oordeel van de VVD? In het verleden verweet de heer Aptroot ministers van PvdA-signatuur dat wij unieke wetgeving hadden waardoor bepaalde

## Aptroot

dingen niet konden. Heeft hij niet de angst dat wij dat risico lopen met deze wetgeving?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben niet gauw angstig; ik ben geen angstig type. Je moet in de politiek ook niet te angstig zijn, maar ik begrijp de zorg van de heer Haverkamp. Het gaat namelijk toch weer over het vaststellen van plafonds, meten en kwartaalrapportages. Als een bepaalde waarde wordt overschreden, zeg je niet gelijk dat het niet meer kan, maar moet je bekijken hoe je weer op het gewenste niveau komt. Ik vind het niet eenvoudig wat hier voorligt, maar het is volgens mij geen alternatief om de risico's maar te laten toenemen en niets te doen. Dat is namelijk onverantwoord in een dichtbevolkt land als Nederland. De VVD zegt altijd: zo min mogelijk regelen. Als het echter om veiligheid gaat, dan moet de overheid wel dingen controleren, handhaven en erbovenop zitten.

□

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. De SP-fractie beschouwt dit wetsvoorstel als een stapje voorwaarts. Wie het kleine niet eert, is het grote niet weerd; dat is waar. Iedere stap vooruit is dus mooi, maar het is wel spijtig dat er ook een gemiste kans is op een grote sprong voorwaarts door een meer integrale en minder vrijblijvende aanpak. Wat dat betreft delen wij de kritiek van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen, die ook door de heer Haverkamp genoemd werd. Inmiddels is deze adviesraad ter ziele. Die adviesraad had bij uitstek als ambitie om integraal naar veiligheidsproblemen te kijken. Hoe kunnen we die functie in de toekomst ergens onderbrengen? Ik zie eerlijk gezegd nog niet dat die ene persoon in de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur die functie kan overnemen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen is bij uitstek een integraal probleem, want er zijn heel veel factoren die de risico's beïnvloeden. Een van die factoren is de locatie van bedrijven in een productieketen ten opzichte van elkaar en ten opzichte van gevoelige bestemmingen. Een aantal jaren geleden is de chloorproductie vanuit Hengelo overgeplaatst naar de Eemshaven, waardoor ketenintegratie heeft plaatsgevonden. De SP heeft daar nog een actieve rol in gespeeld door langdurig actie te voeren tegen chloortreinen. Door die overplaatsing is het risico voor dat hele gebied enorm gereduceerd. Het was interessant om een en ander daar te plaatsen, omdat er toch geïnvesteerd moest worden in een van die plants. Op zo'n moment zou je een strategische afweging moeten maken om te bepalen wat er gedaan moet worden. Ik kom daar zo op terug.

Een andere factor is zonerings langs infrastructuur. Dit wetsvoorstel houdt zich bezig met risicozonering. Dat is op zichzelf een goed instrument, maar wij denken dat er te veel naar zonering is gekeken en te weinig naar andere factoren. Op dat punt steun ik de heer Haverkamp. Hij vraagt om vooral ook te kijken naar preventie en om zo dicht mogelijk bij de bron te zitten.

De keuze van het vervoermiddel is van belang. Het valt mij op dat de sprekers het tot nu toe alleen maar over spoor gehad hebben, maar wat ons betreft zijn weg en binnenvaart en trouwens ook zeevaart – ik kom daar zo op terug – net zo belangrijk. Qua volume is het zelfs nog belangrijker. Het lijkt mij dat we die modaliteiten min of meer hetzelfde moeten behandelen, want gelijke monni-

ken, gelijke kappen. Daar zijn toch ook nog wel een paar knelpunten. Van belang zijn dus de keuze van het vervoermiddel, de kwaliteit van het gebruikte materieel uiteraard en de kwaliteit van de infrastructuur; waar rijdt dat materieel overheen of vaart dat materieel doorheen? Bij treinen gaat het om de samenstelling van de trein, de discussie over warme BLEVE. Van belang zijn ook de tijdsplanning en de route. Ik noem een voorbeeld uit de zeescheepvaart. Ik denk dat een van de grootste risico's op het gebied van externe veiligheid door transport van gevaarlijke stoffen zich niet op het spoor, de weg of de binnenvaart voordoet, maar zo'n beetje voor het standbeeld van Michiel de Ruyter in Vlissingen. Stel dat daar een Ing-tanker op een tanker met vloeibare brandstoffen zou botsen en er een brand ontstaat en een warme BLEVE; dat kan ook bij schepen. Dan denk ik dat er van Vlissingen niet al te veel meer over is en dat ook de rest van Walcheren zich enige zorgen moet maken. Dat laat zien dat de planning en de routebepaling van groot belang kunnen zijn voor het voorkomen van ongelukken, maar ook voor het tegen lage kosten beperken van risico's. Op dit punt kom ik straks nog in detail terug.

Wat ik in het wetsvoorstel erg mis, is de bundeling van vervoersstromen. Samenwerking tussen bedrijven kan ervoor zorgen dat risico's kleiner worden. Door kleine stromen te bundelen, kun je gebruikmaken van andere modaliteiten, bijvoorbeeld van buisleidingen. Die zijn in het algemeen veiliger dan bovengronds transport. De ontwikkeling op het complex van Chemelot in Zuid-Limburg vinden wij heel positief. Wij denken dat op andere terreinen in wezen eenzelfde strategie zou moeten worden gevolgd, namelijk de risico's beperken door middel van bundeling. Uiteraard zijn scholing van personeel, handhaving, interne en externe controle en rampenbestrijding allemaal zaken die in verhouding tot elkaar geregeld moeten zijn. Daarin moet een balans worden gevonden.

Het probleem is dat de keten wordt beïnvloed door tientallen partijen die ieder hun eigen belang vooropstellen, die oogkleppen op hebben en die in het algemeen – ik denk aan de discussie tussen NS en ProRail – niet het optimale maatschappelijke resultaat vooropstellen, maar vooral hun eigen businesscase. Partijen hebben er dus belang bij om te zwartepieten en om zaken die geld kosten, naar anderen te schuiven en zelf de baten te incasseren. Vaak is het uiteindelijk de belastingbetaler die de portemonnee mag trekken. Het zou logisch zijn om investeringen in veiligheid te baseren op een pakket met de beste maatschappelijke kosten-batenverhouding. Dan moet wel iemand die maatschappelijke kosten-batenverhouding kunnen vaststellen. Is de minister het met mij eens dat transparantie daarvoor erg belangrijk is? De SP-fractie constateert dat betrokken partijen vaak helemaal geen belang hebben bij transparantie. Een goede vorm van monitoring en verantwoording moet je dus afdwingen. Op basis daarvan kunnen wij namelijk bepalen welke aanpak verstandig is. Vervolgens moet de wetgever, c.q. de minister, de doorzettingsmacht hebben om de beste maatschappelijke oplossing af te kunnen dwingen. Dat kan op twee manieren. In de eerste plaats kan dat door zaken voor te schrijven. In de tweede plaats kan dat door het principe "de vervuiler betaalt" beter te implementeren in de investeringen die worden gedaan. Dat is misschien een aanpak die de minister meer aanspreekt. Wordt bijvoorbeeld geïnvesteerd in railveiligheid, in emplacementen of in de boog bij Bergen op Zoom, die mevrouw heeft genoemd, dan is dat prima. Dat komt de veiligheid ten

## Paulus Jansen

goede, maar de kosten worden op dit moment voor pakweg 80% door de belastingbetaler betaald en voor 20% door de partijen die er gebruik van maken. Dat lijkt de SP-fractie niet zo slim.

De heer **Aptroot** (VVD):

Begrijp ik het goed dat de heer Jansen zich bij de veiligheid vooral ook baseert op de kosten? Dat kan, maar als het kostendekkend moet zijn, neem ik aan dat dit niet alleen voor het goederenvervoer gaat gelden, maar ook voor het personenvervoer.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Dat is hier niet aan de orde. Ik was lid van de tijdelijke commissie Spoor. Dat heb ik tijdens een interruptie al genoemd. Deze tijdelijke commissie heeft geadviseerd om eens goed te kijken naar de kostendekkingsgraad van de gebruiksvergoeding. Daar stond ik achter. Dat ging echt over het personenvervoer.

De heer **Aptroot** (VVD):

Begrijp ik nu ook dat de SP zo ver wil gaan dat als er een keuze is voor een bepaalde modaliteit, als moet worden bepaald of iets per schip, per trein of per vrachtwagen moet gaan, je dan ook voor de verschillende vormen een vergelijking op basis van een kosten-batenanalyse moet doen?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ja, dat lijkt ons heel verstandig. De minister zegt nu: vrijheid, blijheid! Degene die iets wil vervoeren, bepaalt uiteindelijk welk middel hij gebruikt. We hebben bij de Betuwelijn gezien waar dat toe geleid heeft. Er werd aanvankelijk door de Rotterdamse havenbaronnen gezegd dat zij mee zouden investeren. Vervolgens deden ze dat niet maar zouden zij wel zeker een bepaald volume afnemen. En toen de lijn klaar was, zeiden ze: we gaan rijden als de tarieven er een beetje leuk uitzien. Nee, beste vrienden, we investeren ten behoeve van dat doel. Dan zul je ook meebetalen aan de uitvoering daarvan!

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat betekent dus dat de bedrijven die willen gaan rijden, varen of containers over het spoor willen vervoeren, van tevoren een vergunning bij de overheid moeten aanvragen. Vervolgens komt er een kosten-batenanalyse en wordt bepaald wat het beste is. Als dit is wat de SP wil, dan is dat sterker dan in de ergste communistische staat ooit in de wereld geregeld is!

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Ik hoop dat de Volkskrant luistert, want die zag ons al op het pluche plaatsnemen. Er wordt hier in de zaal dus toch heel verschillend tegenaan gekeken. Debat moet er zijn! Ik geef nu aan hoe het principe eruit zou moeten zien. De SP-fractie is er, net zoals de VVD, heel erg voor om principes zodanig uit te werken dat ze met zo min mogelijk bureaucratie gepaard gaan. Daar strijdt de VVD dus terecht voor. Ik kan mij ook heel goed voorstellen dat een wat eerlijker beprijzing er al toe leidt dat relatief veilige modaliteiten, bijvoorbeeld vervoer over water, meer gebruikt zullen worden. Dat is prima. De veiligheid is dan ook gediend met de juiste prijsstelling. Dat kan dus best.

Stel dat een risicoanalyse uitwijst dat op een groot bedrijventerrein waar tientallen bedrijven zitten die met chemicaliën werken, een pijpleiding veel veiliger is dan dat

iedereen zijn eigen tokootje bevoorraadt en dat dit ook uit kostentechnisch oogpunt mogelijk is, dan zou de overheid moeten kunnen zeggen dat zij dat zal faciliteren, maar dat zij dat ook zal afdwingen. Ik neem toch aan dat ook de VVD-fractie tegen het bestaan van freeriders is, die zeggen: ik vind het allemaal wel leuk en aardig dat het er komt, maar ik ga er niet aan meebetalen.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we ons weer op het onderwerp van vandaag richten. Dat betreft het vervoer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik wil even helderheid krijgen. Aan de ene kant praat de SP over een soort programmatische aanpak, misschien een soort cascadering, waar mogelijk een gebruik van de veiligste methode tegen de minste kosten. Aan de andere kant suggereert de SP dat je zo ongeveer per vervoersbeweging zou moeten beargumenteren waarom je daarvan gebruikt maakt. Kan de heer Jansen nog een keer toelichten of hij nu voor die programmatische aanpak is, met beleid daarop, of dat hij inderdaad van elke vervoerder een beargumentering voor elke transportbeweging wil? Ik kan me namelijk niet voorstellen dat dat laatste zonder veel administratieve lasten mogelijk zou zijn.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik neig ertoe om voor een combinatie te zijn. Als de overheid regelmatig MKBA's maakt aan de hand van de vraag hoe efficiënte en veilige vervoersstromen er in essentie uit kunnen zien, dan kan men strategische investeringsprojecten onderkennen. De Betuwelijn is een voorbeeld van zo'n strategisch investeringsproject. Maar dan moet je vervolgens wel afdwingen dat er gebruik van gemaakt wordt. Op dat punt vind ik het wetsvoorstel te vrijblijvend.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

U pleit dus eigenlijk voor meer publiekprivate samenwerking bij het realiseren van dit soort investeringsprojecten?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Dat zou kunnen, maar ik vind de financieringsvorm secundair. Dat vind ik op zich niet zo relevant in deze discussie.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik vind het allereerst een interessante constatering dat de SP een voorstander is van het marktmechanisme om veiligheidsbeleid te bevorderen. Maar goed, we zullen het niet over marktordening hebben, maar over het voorliggende wetsvoorstel. De heer Jansen constateert terecht dat freeridgedrag voorkomen moet worden. Hij heeft ook een amendement ingediend, waarmee wordt beoogd dat een vervoerder die bepaalde maatregelen neemt, daarvoor beloond zou moeten worden. Welke prikkel zit er op dit moment in het wetsvoorstel om die vervoerder daar ook toe te bewegen? Hij kan investeren, maar als zijn collega's het niet doen, kunnen die gewoon door blijven rijden.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik heb via een amendement een poging gedaan om een prikkel in te bouwen. Als op een bepaalde route sprake is van schaarste aan capaciteit, omdat er bijvoorbeeld een veiligheidsknelpunt is – Dordrecht is in dit verband al een aantal keren genoemd – dan lijkt het me heel redelijk om te zeggen dat de partijen die met veiliger materieel op dat

## Paulus Jansen

traject rijden, voorrang krijgen. Dat lijkt mij al een mooie prikkel.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Aptroot heeft geconstateerd dat er geen schaars-te is. Een van de pluspunten in zijn benadering van het wetsvoorstel is dan ook dat er voldoende groeiruimte is. Wat mij betreft zouden wij een stapje verder moeten gaan en toch voor individuele maatregelen moeten kiezen, de airbags en dergelijke. Treedt het amendement van de heer Jansen pas in werking als er schaarste is?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Nee, want de fractie van de SP is ook groot voorstander van bronbeleid. Dat beleid zou het liefst in Europees verband moeten worden ingezet, maar als dat niet kan in ieder geval in Nederland. Zo zouden wij graag zien dat in heel Europa crashbuffers en dikkere tankwanden worden voorgeschreven, maar als dat niet kan, dan in ieder geval in Nederland. Dit zijn zaken waarvan vaststaat dat ze de veiligheid bij de bron substantieel kunnen verhogen. Mijn gevoel zegt mij dat dit relatief bescheiden investeringen zijn met een enorm rendement, dat wil zeggen minder kans dat er iets gebeurt en minder ernstige gevolgen als er wel iets gebeurt, maar ik wacht de MBKBA af. Ik ben ervoor om door middel van wetgeving dit soort voor de hand liggende investeringen af te dwingen. In Europa zijn airbags voorgeschreven en veiligheidsgordels. Al die maatregelen van de consument worden voorgeschreven als het moet, waarom kan dit dan niet bij bedrijven? Dit lijkt mij eerlijk gezegd heel simpel.

De **voorzitter**:

U maakt nu uw betoog af.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Ik ben net op dreef.

Ik ben van mening dat de minister iets moet doen. Zij heeft ten principale een aantal regiefuncties in de wet maar dat zijn allemaal kan-bepalingen. Bij de start van de wet worden nu al 42 knelpunten signaleerd. Wat mij betreft dwingt de minister af dat die knelpunten zo snel mogelijk worden opgelost. Ook op dit punt heb ik een amendement ingediend; ik meen onder nummer 13.

Ik heb nog een aantal concrete vragen, allereerst over de vestigingsfactoren. De minister schrijft dat zij daar niet over gaat, de bedrijven gaan daar zelf over. Is zij niet van mening dat dit een principiële risicofactor is waarmee je aan de bron een probleem kunt voorkomen? Heeft zij op dit moment op grond van deze of andere wetgeving mogelijkheden om bedrijven te bewegen om het voorbeeld van AKZO te volgen dat zojuist is genoemd? Is er systematisch onderzoek verricht naar het type activiteit waarvan de externe veiligheid kan worden verbeterd door bundeling en concentratie? Zo niet, is de minister dan bereid om dergelijk onderzoek te laten uitvoeren?

Dezelfde geldt voor het afdwingen van het gebruik van de veiligste modaliteit. Kan de minister bedrijven verplichten om de veiligste modaliteit toe te passen als duidelijk is dat de ene modaliteit veel veiliger is dan de andere? Calamiteiten daargelaten, zeg ik tegen de heer Aptroot, want hij springt al weer op. Als spoor veiliger is dan weg, zou de regel moeten zijn: het gaat over spoor tenzij er iets mis is met het spoor. Dan kan het over de weg.

Mevrouw Wiegman heeft het een en ander gezegd over gebruik van de veiligste infrastructuur die beschikbaar is. Anderen hebben dat trouwens ook gedaan. Zij heeft ook een aantal opmerkingen gemaakt over de IJssel- en Twentelijn. Die deel ik helemaal. Ook hier zou ik graag zien dat de stok achter de deur die de wet biedt, standaard wordt toegepast. Het mag niet zo vrijblijvend als in de wet staat.

Een probleem dat helemaal niet wordt genoemd in het wetsvoorstel is de klimaatverandering die ertoe leidt dat de binnenvaart in de zomer steeds vaker problemen heeft om zijn capaciteit op peil te houden. Bedrijven die regulier gebruikmaken van de binnenvaart, moeten daardoor in de zomer uitwijken naar een andere modaliteit. Ik zou ook daar graag een wat preventievere strategie van de rijksoverheid zien in samenwerking met de buurlanden. Ik denk dat het goed zou zijn om nu al na te denken over de vraag welke infrastructuur wij over tien jaar nodig hebben als dit probleem erger wordt. Ik kan mij zo maar voorstellen dat het aantal sluisen op de Rijn zal toenemen waardoor de capaciteit structureel terugloopt. Nogmaals, dat hoeft niet in het kader van dit wetsvoorstel, maar het is wel belangrijk om dit te regelen. Dan nog het punt van belonen. De SP-fractie dringt sterk aan op generiek beleid. De inzet van veilig, schoon en goed onderhouden transportmaterieel, of dat nu is per spoor, weg of water, moet worden beloofd. Smerig, onveilig en lawaaiig materiaal moet worden ontmoedigd. Een positief voorbeeld daarvan is het bedrijf Sabic op het genoemde terrein Chemelot. Het bedrijf heeft in zijn contracten vastgelegd dat spoorwagens die hun producten vervoeren, hooguit twintig jaar oud mogen zijn. Er is sprake van 100% controle van de wagons die op het terrein komen en men heeft een stringenter onderhoudsprogramma dan andere bedrijven. Dit leidt tot een factor 10 minder onderhoudsgebreken. Het is een substantiële stijging van de veiligheid. Wij vinden het heel mooi dat dit wordt gedaan, maar het bedrijf is daartoe niet verplicht. Een aantal concurrenten laat zich wellicht minder gelegen liggen aan dit soort overwegingen. Mijn inschatting is dat bij wegtransport de kwaliteitsverschillen nog veel groter zijn. Onderschrijft de minister dat goed gedrag moet worden beloofd en hoe gaat zij dat regelen als het niet in dit wetsvoorstel wordt opgenomen?

Wij hebben bij het wetsvoorstel Schwung voorgesteld om bij belangrijke grensovergangen voor goederenmaterieel meetpalen neer te zetten voor bijvoorbeeld geluid, maar dat kan ook voor aanlopende wielassen. Het is een veiligheidsaspect. De staatssecretaris heeft destijds gezegd ernaar te willen kijken. Zit daar al schot in? Wij denken dat dit ook op veiligheidsgebied een flinke stap vooruit zou kunnen zijn.

Ik denk dat de heer Aptroot zich een recent werkbezoek aan Keyrail nog wel kan herinneren. Daar kwam naar boven dat het nog steeds niet verplicht is om bij spoorwagens, binnenvaartschepen en wegtransport een identificatiechip te hebben die op afstand uitleesbaar is, waardoor veel gemakkelijk kan worden vastgesteld wat er zich op een bepaald baan- of wegvlak bevindt. De combinatie met de meldingsplicht voor lading en de identificatiechip kan er zelfs voor zorgen dat de rampenbescherming realtime kan zien wat er zich op een bepaald traject bevindt. Een stapje verder is dat de verkeersleiding van het Amsterdam-Rijnkanaal kan zien dat er een gevaarlijke tanker aankomt van de ene kant en de gevaarlijke tanker van de andere kant nog even aan de kant kan laten liggen. Het biedt heel veel mogelijkheden voor structurele verbeteringen

## Paulus Jansen

van de veiligheid. Als de minister dat ook vindt, hoe gaat zij er dan voor zorgen dat die stap vooruit zo snel mogelijk wordt gezet?

Ik sluit af met enkele opmerkingen over het rekenmodel RBM2. Een aantal collega's weet dat wij veel discussies hebben gehad over het schoonrekenen van geluiden en luchtkwaliteit. Wij vrezen dat dit met dit wetsvoorstel ook gaat gebeuren met veiligheid. Het mechanisme is namelijk dat door de zonering een deel van de problemen wordt afgeschoven op lagere overheden. Gemeenten zullen in eerste instantie proberen de Kamer te verleiden tot investeren, zodat de risico's teruglopen. Als dat niet zo is, zullen zij proberen die risico's weg te rekenen om toch een gepland centrumplan in de buurt van het station te realiseren. Dat lijkt ons een zeer slechte ontwikkeling. De SP-fractie dringt er dan ook op aan dat bij het RBM2-model vooral de invoerdatum, want daar draait het uiteindelijk om, steekproefsgewijs worden gecheckt. Is de minister daartoe bereid?

De heer **De Mos** (PVV):

Voorzitter. Mijn dag kan niet meer stuk. Een debat met mijn favoriet uit het kabinet. Dat is mooi. Het is alweer een tijdje geleden. Ik kom ter zake.

Nederland wordt steeds drukker en daarom is het van belang dat wij vandaag een wetsvoorstel bespreken dat de ontstane spanning tussen ruimte, vervoer en veiligheid moet wegnemen. Dat die spanning er is, blijkt regelmatig uit de berichtgeving in 's lands media. Zo was er in Brabant het afgelopen weekend de nodige stress vanwege een lekkende goederenwagon bij het station Roosendaal. Rond 10.30 uur op de anders zo rustige zaterdagmorgen in deze Brabantse stad werd de brandweer gealarmeerd over een lekkage van gevaarlijke stoffen. Het was niet voor het eerst dat het rond het pittoreske Roosendaal dreigde mis te gaan. Op 15 mei lekte een spoorwagon methanol en in april ging een lading zoutzuur de wijde wereld in. De burgemeester van Roosendaal, de heer Niederer, is al dat geleek in zijn gemeente meer dan beu. Hij wil een onderzoek instellen naar deze lekken de wagons. Gisteren berichtte het altijd betrouwbare BN DeStem dat de burgemeester van Roosendaal vindt dat de minister het probleem moet gaan oplossen. BN DeStem berichtte ook dat het om loos alarm zou gaan. Wie heeft er nu gelijk? In eerdere communicatie in de media werd dit niet gemeld. Dat is slecht voor de burgers: die worden ongerust gemaakt en vervolgens is er niks, of wel wat. Daarom wat vragen aan de minister. Gaat dit wetsvoorstel van vandaag problemen, zoals die zich hebben voorgedaan in Roosendaal, oplossen? Hoe wordt loos alarm aan burgers gecommuniceerd? Hoe gaat dit wetsvoorstel om met onderzoeksverzoeken naar het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals gedaan door de burgervader van Roosendaal? Ik vraag specifiek naar deze onderzoeken, omdat dergelijke verzoeken vaker voorkomen. In het Zeeuws-Vlaamse Sas van Gent verdween eind vorig jaar een "soort benzine". Hoe vaag kan een omschrijving zijn, maar dat ter zijde. Prompt werd een onderzoek ingesteld. Hoe zulke onderzoeken afopen, wat daarvan de uitkomsten zijn en welke consequenties aan deze onderzoeken worden verbonden, blijft veelal onduidelijk. Dat baart mij zorgen. We kennen allemaal het tankopslagbedrijf Odfjell. Odfjell ging sinds 2003 64 keer de fout in, wat leidde tot meer dan 80 waarschuwingen, 7 processen-verbaal, maar

slechts 3 dwangsommen van de arbeidsinspectie. Keer op keer bracht het bedrijf willens en wetens omwonenden in gevaar. Afgelopen maand was voor onze inspectiedienst eindelijk de grens bereikt en kwam de laatste waarschuwing. Ik geloof niet dat ik hier nog over een ander rampdossier hoeft te vertellen. Ik heb wat vragen aan de minister. Hoe zit het met de inspectie op het vervoer van gevaarlijke stoffen? Is deze voldoende, of is het net zo'n drama als bij de chemische industrie en de tankopslagbedrijven?

Als de inspectie, maar vooral de handhaving bij het vervoer van gevaarlijke stoffen net zo'n wassen neus is als bij de chemische industrie, kun je basisnetten maken totdat je een ons weegt, maar daarmee wordt het natuurlijk niet veiliger. Daarom maar weer wat vragen aan de minister, nu zij er toch is. Is bekend hoeveel incidenten zich hebben afgespeeld in het afgelopen jaar bij het vervoer van gevaarlijke stoffen? Hoe zit het met vervoerders die in de fout zijn gegaan, wordt adequaat tegen hen opgetreden? Hoe hoog zijn de boetes in het geval van overtredingen en wie krijgen deze boetes? Is het misschien een idee om mijn voorstel van naming en shaming van chemische bedrijven die in de fout zijn gegaan, ook te introduceren voor overtreders van regels rond het vervoer van gevaarlijke stoffen?

Ik begrijp dat er minder vervoer over het spoor door de Randstad en Brabant zal gaan plaatsvinden en dat er meer gebruik zal worden gemaakt van de Betuwelijn. Wij omhelzen dat voorstel, maar brengt dit extra kosten mee, of wordt het juist voordeliger? Zijn de treinen daardoor niet langer onderweg, wat misschien weer tot meer veiligheidsrisico's kan leiden? En hoe zit het met het vervoer over de landsgrenzen, vooral het vervoer Nederland in? Sluit het basisnet goed aan op onze zuider- en oosterburen?

In oktober jongstleden werden we opgeschrikt door de criminele daden van Greenpeace. Doorgedraaide activisten besloten een kuil te graven onder de rails waarover een transport moest dat kernafval van Borsele naar Frankrijk zou brengen. Een simpele vraag: hoe gaat dit wetsvoorstel om met organisaties zoals Greenpeace, die wilens en wetens het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen saboteren?

U hoort het, voorzitter. Nog genoeg vragen waar de Partij voor de Vrijheid een antwoord op wil hebben. We zien dat het eindresultaat perspectieven kan geven voor de handel; zo blijven de chemische complexen over het spoor bereikbaar en kan het vervoer van gevaarlijke stoffen blijven groeien. De heer Aptroot zei al dat dit gewoon nodig is. Met de economische aspecten van het wetsvoorstel zit het dus wel snor, maar hoe wordt de veiligheid van de burgers beter gegarandeerd door dit wetsvoorstel? Welke rol neemt de overheid bij de toenemende maatschappelijke zorg over de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen? We weten bijvoorbeeld lang niet altijd wat er in wagons zit. Hoe kan dat?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Wij behandelen vandaag het wetsvoorstel dat de totstandkoming van het basisnet mogelijk maakt. Het basisnet stelt belangrijke kaders voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, weg en spoor. Zoals altijd bij het werken met gevaarlijke stoffen staat de preventie van risico's met stip bovenaan. Bij het verdelen van de risico's

## Van Veldhoven

moet gezocht worden naar een balans en de afwegingen die daarvoor moeten worden gemaakt, zijn complex, zeker in het geval van vervoer. Er moet namelijk rekening worden gehouden met de verscheidenheid aan belangen en omstandigheden van de verschillende betrokkenen in de regio's. De risico's en de baten liggen bovendien vaak niet bij dezelfde partij en dat maakt het extra moeilijk.

Zoals ik in andere debatten over externe veiligheid telkens weer heb benadrukt, is 100% garantie nooit te geven. Met de keuze voor een bepaalde route vraagt de minister om het vertrouwen van de omwonenden dat risico's voldoende beheerst worden. Dat vereist natuurlijk een zorgvuldige planning van het basisnet, maar ook goede controle, effectieve handhaving en openheid over de afwegingen.

In het kader van de afwegingen over veiligheid zal ik eerst iets zeggen over de risicoplafonds en dan met name over het groepsrisico. De risicoplafonds komen tot stand na een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen, zo valt te lezen in de memorie van toelichting. Een risicoplafond bepaalt welk risiconiveau maatschappelijk aanvaardbaar zou zijn. Desondanks heb ik berichten gelezen dat overschrijding van groepsrisicoplafonds de facto zou worden geaccepteerd. Ik meen dat de CDA-woordvoerder daar met zijn kritiek ook op doelde. Zo worden er alleen aanvullende maatregelen getroffen voor gemeenten waar sprake is van overschrijding en waar nog geen maatregelen zijn uitgewerkt, indien deze ingepast kunnen worden in groot onderhoud en capaciteitsuitbreiding. Dat is toch wel wat mager.

De minister stelt dat dit in twaalf gemeenten zou spelen, waaronder grote gemeenten met veel inwoners als Amsterdam en Dordrecht. De risico's zijn in dat soort grote gemeenten natuurlijk extra zorgwekkend als je uitgaat van de kans dat iets gebeurt maal de mogelijke impact. Ik hoor graag van de minister wat zij gaat doen voor de bewoners van deze gemeenten. Op welke manier gaat zij ervoor zorgen dat wij een pad op weg naar het halen van het risicogroepsplafond inzetten? Ik denk daarbij zeker ook aan flankerend beleid, zie wat de woordvoerder van het CDA en het Planbureau voor de Leefomgeving hierover hebben gezegd.

Een evaluatie van het groepsrisico uit 2011 toonde aan dat met name de verantwoordingsplicht van het groepsrisico verbeterd moet worden. Naar aanleiding van die evaluatie is samen met gemeenten een verbeterprogramma ingezet. Ik hoor graag van de minister op welke punten dit verbeterprogramma raakt aan de beheersing en de verantwoording van de groepsrisico's op het basisnet.

Veiligheid kan niet alleen worden gewaarborgd door het stellen van grenzen. Ook toezicht is hiervoor van groot belang. Mijn fractie is van mening dat de rol van de inspectie op het basisnet tot nu toe onderbelicht is gebleven. Zo zou op het spoor ondeugdelijk materieel en onoplettend personeel tot een ongeluk met grote gevolgen kunnen leiden. De veelbesproken brand op het rangeerterrein in Kijfhoek in januari 2011 toont wel aan dat deze risico's heel serieus genomen moeten worden. In de memorie van toelichting staat hierover dat de Inspectie Leefomgeving en Transport toezicht houdt op de naleving van vrijstellingsonthefingen en routeringsbesluiten. Maar wat gaat de inspectie nog meer doen om de veiligheid op het basisnet op peil te houden? Ziet zij bijvoorbeeld ook toe op de staat van het materieel? Is de ILT na de zeer forse bezuinigingen nog wel afdoende toegerust om deze zware verantwoordelijkheid te dragen?

Net als andere woordvoerders vraag ik om aandacht voor de cumulatie van risico's. In welke mate is daarmee rekening gehouden? Ik sla verder een brug naar eerdere debatten over externe veiligheid. Zo is er onlangs een quickscan uitgevoerd naar de veiligheid bij bedrijven die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen. Enkele van deze bedrijven, bijvoorbeeld Odfjell, houden zich ook bezig met het transport van gevaarlijke stoffen. De reputatie van dit bedrijf is zojuist door een andere partij genoemd. Mijn vraag is breder dan alleen dit bedrijf: biedt de quickscan van Brzo-bedrijven nog aanknopingspunten voor prioritering van de inzet van de ILT.

Aan de situatie op het rangeerterrein bij Kijfhoek valt nog veel te verbeteren. Ik heb begrepen dat met een investering van 11 mln. aan antionsporingsmaatregelen en wisselmaatregelen een groot deel van de problemen verholpen kan worden. Is de minister bereid om te bezien of deze maatregelen alsnog getroffen kunnen worden?

Zoals ik al eerder zei kan 100% veiligheid niet worden gegarandeerd. Daarom is het des te belangrijker dat wij open en transparant zijn over de gemaakte afwegingen. Omwonenden en betrokkenen moeten weten dat hun veiligheid in het besluitvormingsproces voorop staat. Democratische controle op de hoofdlijnen is dan ook van groot belang. Dat geldt zeker voor de aanwijzing van wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren in artikel 13 van het wetsvoorstel. Deze besluiten hebben grote gevolgen voor het leven van mensen. Ik heb daarom een amendement ingediend waarmee ik voorstel dit te regelen op het niveau van een AMvB met voorhang. Juist omdat tegen het vastgestelde basisnet geen beroep achteraf meer mogelijk is, is een zeer zorgvuldige besluitvorming met democratische controle vooraf van groot belang. Ook de controle op het hele systeem moet wat D66 betreft democratisch worden vormgegeven. Het onderzoek als genoemd in artikel 16 van het wetsvoorstel is van groot belang voor de veiligheid van omwonenden, reizigers en betrokkenen. De Raad van State zegt bovendien dat de ministeriële regeling onvoldoende grondslag is voor het geven van nadere regels over de gegevensverstrekking door provincies en gemeenten. Daarom heb ik ook op dat punt een amendement ingediend.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik heb een vraag over de amendementen van mevrouw Van Veldhoven, op stuk nr. 16 en op stuk nr. 17. Een en ander wordt voorgelegd aan beide Kamers. Is mevrouw Van Veldhoven van mening dat beide Kamers moeten instemmen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Wij hebben natuurlijk allereerst de behandeling hier in de Tweede Kamer. Het lijkt mij logisch dat daarna ook de Eerste Kamer haar zegje daarover kan doen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

U gaat er dus vanuit dat instemming van beide Kamers nodig is?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ja.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Dat was niet helemaal duidelijk. De AMvB wordt voorgelegd, maar er wordt niet gesproken over instemming van

## Van Veldhoven

beide Kamers. Ik weet niet of dan het amendement moet worden aangepast.

Mijn tweede punt is dat u niets regelt omtrent publicatie. Ik zou mij kunnen voorstellen dat, op het moment dat zoiets gebeurt, er ook sprake is van publicatie van deze maatregel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik dank de heer Haverkamp heel hartelijk voor deze zeer nuttige aanvullingen en ik zal die graag overnemen in een wijziging van het amendement.

Voorzitter. Dan kom ik nu te spreken over de IJssellijn. Transparantie is enorm belangrijk als het gaat om de keuze voor bepaalde trajecten. Dat heb ik al gezegd. De keuze voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen via de IJssellijn, de Twentelijn en de Twentekanaallijn is gemaakt in bestuurlijk overleg van juli 2010. Dit zou zijn gebeurd op basis van een afweging tussen de in het basisnet van belang geachte belangen van het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen. Maar in de samenleving bestaan er nog steeds twijfels over nut en noodzaak van het gebruik van deze lijnen in plaats van de Betuweroute. Daarom vraag ik de minister om meer openheid over de precieze afwegingen die zijn gemaakt. Is de minister bereid om een nader onderzoek in te stellen naar nut en noodzaak van het gebruik van deze lijnen?

□

Mevrouw **Dijkers** (PvdA):

Voorzitter. Zoals zoveel Nederlanders, speel ik mee in de Staatsloterij. Als rechtgeaard sociaaldemocraat doe ik dat natuurlijk om de staatskas te spekken. Dat zullen de collega's wel begrijpen, maar toch, een keer in de maand houd ik mij toch ook bezig met al die miljoenen die ik straks zal moeten besteden als ik onverhoopt mocht winnen. Die denkexercitie heeft menigene van u volgens mij wel eens uitgevoerd. Het ligt namelijk in het menselijk brein verscholen dat wij zowel de kans op succes als de risico's van gevaaren stelselmatig te laag inschatten ... Heeft de heer Haverkamp daar nu al een vraag over? Wil hij weten of ik recentelijk gewonnen heb? Het eigen geeltje, zoals dat vroeger heette. Ik trakteer wel, dat is bij dezen afgesproken.

Ongeluk overkomt in de eerste plaats anderen, en het is aan de overheid om de risico's wel op waarde te schatten en om ervoor te zorgen dat de burgers terecht weten dat het goed zal komen. Mijn fractie heeft een dubbel gevoel bij het wetsvoorstel dat nu voorligt. Enerzijds is het een duidelijke verbetering van de veiligheid. Er is door vele experts en betrokkenen aan het stelsel gewerkt, waarvoor onze complimenten. De veiligheid is in de aanloop hiertoe duidelijk toegenomen door een aantal concrete veiligheidsmaatregelen, zoals de aanleg van de Noordtunnel bij Hendrik Ido Ambacht en de 350 extra veiligheidsinstallaties voor het spoor. Wij leven evenwel in een dichtbevolkt land en risico's zijn nooit geheel uit te sluiten. Holle frases als "veiligheid moet worden gegarandeerd" zijn natuurlijk nietszeggend, maar een bewoner kan ook weinig met de mededeling dat hij, als hij een jaar lang naast het spoor staat, een kans van minder dan 1 op 1 miljoen heeft dat er naast hem een trein ontploft. Dat is natuurlijk een risico waar de burger weinig mee kan. De vraag blijft, hoe wij het stelsel zo kunnen inrichten dat wij het risico zo klein mogelijk houden en de hanteerbaarheid voor vervoerders, omwonenden en gemeenten goed is.

Mijn fractie is zeer te spreken over het plaatsgebonden risico; een harde grens van 30 meter, die niet mag worden overschreden en waarvan wij feitelijk stellen dat mensen er niet langdurig mogen verblijven. Prima, dat geeft duidelijkheid voor iedereen en biedt een minimale, zei het theoretische, veiligheidsgrens. Het groepsrisico roept meer vragen op. Hoe meer personen en/of hoe meer verkeer van gevaarlijke stoffen, hoe groter het risico en hoe groter de kans dat de plafonds worden overschreden. Het gaat de PvdA-fractie er niet enkel om hoe we de risico's beperken, maar ook om hoe we de risico's steeds verder kunnen verlagen. Zitten er wel voldoende prikkels voor het verlagen van het risico in dit systeem?

Weten welke risico's de omwonenden lopen, staat en valt met weten hoeveel treinen en vrachtwagens er zijn en wat hun lading is. Registratie van materieel moet ervoor zorgen dat we weten – in het geval van het spoor – welke treinen er rijden en welke stoffen ze vervoeren. Die registratie rammelt, zachtjes gezegd, zo horen wij van alle kanten. De eigen inspectie van de minister heeft vorig jaar een streng rapport uitgebracht over de veiligheid op de rangeerterreinen. Als de registratie al slecht geregeld is bij stilstaande treinen, hoe zit het dan op het spoor zelf? Als dat namelijk ook slecht is, dan is dat niet alleen gevaarlijk bij calamiteiten, maar staat ook het hele systeem van groepsrisico onder druk. Bij het ongeluk tussen een ICE en een goederentrein in Zevenaar op 11 januari 2011 was lang onduidelijk of er giftige stoffen in de goederentrein zaten. Kan een dergelijke registratiemissie zich nog steeds voordoen, of heeft de minister dit probleem inmiddels opgelost?

Vergelijkingen met een aantal andere dossiers dienen zich aan. De collega van de SP-fractie kwam daar ook al mee. Met betrekking tot luchtvervuiling en geluid spelen een paar van dezelfde dilemma's als hierbij. Zo zit er net als bij de geluidssystematiek geen duidelijke prikkel in het systeem om de risico's blijvend te verlagen. Zo stelt de minister in de eerste nota naar aanleiding van het verslag dat de risico's zo zijn vastgesteld dat er groeiruimte is. Dan lijkt het alsof niet de veiligheid, maar groei het uitgangspunt is. Graag een reactie.

De plafonds worden nu vastgesteld op basis van berekeningen met een risicoanalyse, dus een kans van één op een miljoen. Dat is ongeveer gelijk aan mijn kans om de Staatsloterij te winnen, geloof ik. Zoals gezegd is dat erg abstract en bovendien zijn de risico's moeilijk te staven in de praktijk, omdat er gelukkig weinig kennis is over ongelukken en hun oorzaken. De vraag is dus of het risico op basis van dit soort abstracte berekeningen nu echt veel zegt en echt wel beschermt. Is het niet beter om te kijken naar de meest waarschijnlijke ongelukken die zich kunnen voordoen en om op basis daarvan zones in te stellen die hoe dan ook niet bebouwd mogen worden? Is er naar een dergelijke methode gekeken?

Mijn fractie wil het stelsel graag op een aantal punten aanscherpen. Net als bij geluid zit er in de systematiek geen prikkel om het risico langzaam te verlagen. Dat wordt toegelicht. Het is vanwege de ruimte die het biedt voor vervoer en ruimtelijke ordening en het is niet nodig op basis van de huidige inzichten. Er kan zelfs, zo lezen wij, een noodzaak zijn om de plafonds te verhogen. Wat betekent dat dan? Betekent het dat er meer mensen in de 200 meterzone gaan verblijven of dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in de komende jaren blijft toenemen of allebei? Als een deel van het vervoer onvermijdelijk is – wij willen tenslotte ook economische groei en banen –

## Dijkers

dan is de vraag tot welke groei we dat risico laten oplopen. Heeft de minister inzicht in de vraag tot waar de plafonds die nu worden gesteld, massaal of minder massaal gaan knellen? Heeft ze de mogelijkheid om uitzonderingen te maken als we echt tegen die grens aanlopen?

Het ongeluk bij Amsterdam met een passagierstrein op een druk punt toonde aan dat het drukkepuntenbeveiligingssysteem ATB-Vv – Vv staat voor verbeterde versie, zeg ik er voor de mensen op de publieke tribune bij – niet was ingevoerd, terwijl dat wel op alle knelpunten zou gebeuren. Betekent dit dat voor alle knelpunten voor wat betreft goederenvervoer en met name het goederenvervoer van giftige stoffen ATB-Vv is ingevoerd? Of zijn er nog potentieel gevaarlijke punten waar alleen ATB ligt?

Dan de kwestie van het in het vakjargon beschreven warme BLEVE-vrij rijden, de methode waarbij de wagons met brandbaar gas worden gescheiden van de wagons met brandbare vloeistof. Prima dat dit gebeurt en prima dat hierover een convenant wordt afgesproken, maar waarom wordt dit niet gewoon verplicht gesteld? Zou dat niet veel makkelijker zijn? Het is een misverstand om te denken dat warm BLEVE-vrij rijden alleen voldoende is. Zo vond er in 2009 een ongeluk plaats in het Italiaanse stadje Viareggio, waarbij 16 doden te betreuren waren. Deze trein was volgens het principe van het warme BLEVE-vrij rijden geladen. In een wagon met brandbaar gas ontstond een lek, waardoor er een explosie ontstond. Dat gevaar, dat risico hebben wij in Nederland ook. Dat geeft aan dat alleen brandbaar gas of vloeistof ook een potentieel risico is. Een van de manieren om dat risico te verkleinen, is bijvoorbeeld om wagons met een hittewerende bekleding toe te rusten. Mijn fractie stelt voor om zulke maatregelen verplicht te stellen. We horen graag een reactie van de minister hierop. Wij snappen het als de minister zegt dat dit in Europees verband moet gebeuren. Mocht zij dat antwoord geven, waarop ik graag anticipeer, dan zou ik ook heel graag van haar willen weten wat voor stappen zij inmiddels in Brussel heeft gezet om te komen tot zulke maatregelen.

Ik heb het al eerder genoemd: het registratiesysteem online vervoer gevaarlijke stoffen is sinds 2008 in gebruik en vormt de basis voor ons gehele systeem. Ons bereiken signalen dat dit systeem niet optimaal functioneert. De minister geeft aan dat het nog enigszins moet worden gewijzigd voor het gebruik in het basisnet. Hoe staat het met de wijzigingen? Wordt het systeem nog onderworpen aan een externe monitor, zodat het echt goed en transparant is?

Er zijn nog een aantal plaatsen waar niet aan het plaatsgebonden risico wordt voldaan: Dordrecht, Zwijndrecht, Roosendaal en Zevenaar, om er enkele te noemen. De minister stelt dat het Rijk en de gemeenten zich inspannen om het risico terug te dringen en dat er geld voor beschikbaar is. Dat is natuurlijk prima maar de principiële vraag die zich bijvoorbeeld ook bij de dossiers over luchtvervuiling voordoet, geldt ook hier. Wie is ervoor verantwoordelijk als het risicoplafond wordt overschreden? Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van bevolkingsaantallen. Die gemeenten zitten klem tussen de bouwopgave en de veiligheid van hun inwoners. Het is prima dat de gemeente binnen het plafond de ruimte krijgt om de zaken zelf te organiseren maar is de minister het met ons eens dat de gemeenten die het plafond dreigen te overschrijden door de minister moeten worden aangesproken en dat de minister zelf uiteindelijk verantwoordelijk is, of de gemeente dient te bewegen de bouwopgave aan te

passen, dan wel het vervoer terug te dringen? Wij willen heel graag weten waar de verantwoordelijkheid ligt.

Verder zijn er nog enkele plekken waar niet aan de oriëntatie voor het groepsrisico wordt voldaan, maar waar op basis van "as low as reasonable achievable", het alara-principe, toch is besloten om dit zo te laten. Ingrijpen is te duur naar verhouding tot het risico maar het gaat wel om 42 knelpunten, 17 langs wegen en 25 langs het spoor, zo lezen wij. De hoogste overschrijdingen zijn bij Amsterdam en bij Dordrecht. Met deze gemeenten is afgesproken dat zij de komende jaren maatregelen nemen om het risico terug te dringen. In de overige negen gemeenten, die dat op basis van hetzelfde alara-principe niet hoeven te doen, gaan er in de toekomst nog meer plekken bijkomen. Zit er al schot in de te nemen maatregelen? Ook hierop horen wij graag een reactie van de minister.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 11.58 uur tot 12.30 uur geschorst.