

Vergaderjaar 2008–2009

**30 373**

**Vervoer gevaarlijke stoffen**

**Nr. 32**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 17 april 2009

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).  
Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).  
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Sterk (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>2</sup> hebben op 19 maart 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 04 december 2008 over het Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen (30 373, nr. 27);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 januari 2009 over de herkenbaarheid van voertuigen met gevaarlijke stoffen (30 373, nr. 28);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 maart 2009 over incidentmanagement bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (30 373, nr. 30);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 10 maart 2009 over het ontwerpconvenant DSM Afbouw ammoniaktransporten (30 373, nr. 29).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Tijdink**

**Vragen en opmerkingen uit de commissies**

De **voorzitter**: Ik heet iedereen hartelijk welkom. Wij waren iets verlaat ten gevolge van een zeer uitzonderlijke situatie. De minister van Verkeer en Waterstaat bood een petitie aan aan de Kamer. Dat gebeurt niet dagelijks. Ik stel een spreektijd van vijf à zes minuten per fractie voor. Ik sta in deze ronde drie interrupties per fractie toe.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik begin met enkele korte opmerkingen. De eerste betreft het incidentmanagement. We moeten inderdaad continu aandacht schenken aan de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de wijze waarop met incidenten wordt omgegaan. De

jaarlijkse rapportage die er gaat komen, kan een goed inzicht geven in de mate waarin incidenten zich voordoen. Ook kan daaruit blijken of het plan van aanpak inderdaad zijn vruchten afwerpt.

Met het convenant om het ammoniaktransport van IJmuiden naar Limburg van het spoor te krijgen, is in onze ogen een heel grote slag geslagen op het terrein van externe veiligheid. De PvdA is daarover heel tevreden. Dat dit 47 mln. kost vanwege de verplaatsing van installaties is een begroot neveneffect en de uitwerking van hetgeen de Kamer al lang geleden heeft verzocht. Dit is dus prima.

Dat het realiseren van een Basisnet Spoor minder gemakkelijk is dan dat van een Basisnet Weg of een Basisnet Water is een gegeven. Het is het gevolg van de ligging van het spoor dwars door de steden. Met het anders samenstellen van de treinen kan veel veiligheidswinst worden behaald. Het aantal knelpunten wordt dus flink gereduceerd. Het streven naar een convenant tussen Rijk en bedrijfsleven ondersteunen wij dan ook van harte. Kan de minister op dit moment al aangeven welke knelpunten en aandachtspunten resteren als de BLEVE-vrije samenstelling geregeld is?

Er is, of misschien was, sprake van onnodig gevaarlijk treinverkeer in Dordrecht. Treinen met gevaarlijke stoffen moeten heen en weer door Dordrecht, van en naar het rangeerterrein. In de brief laat de minister weten dat er begin dit jaar afspraken met Dordrecht zijn gemaakt over het plafond van risico's, maar dat het bedrijfsleven zich niet aan deze afspraken gebonden voelt, tenzij het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen de chemische clusters mogelijk blijft. Welke concrete afspraken zijn er gemaakt tussen het Rijk en Dordrecht? Welk effect hebben deze bestuurlijke maatregelen concreet? Waarom is het bedrijfsleven niet bij die afspraken betrokken?

Het centrale thema van dit AO is in onze ogen een ander dan de kleine dingen die ik hiervoor heb aangestipt. De kop in de Staatscourant van gisteren verwoordt het heel goed. Die luidt: «Ruimtelijke ordening brengt vervoer gevaarlijke stoffen in het nauw». Liever nog zou ik het omdraaien: vervoer gevaarlijke stoffen brengt de ruimtelijke ordening in het nauw. Wij voeren in de Kamer vaak debatten over integraliteit over bestuur, over open ruimte en dus ook over binnenstedelijk bouwen. Juist in gebieden rondom de stations zou je veel kunnen en moeten saneren, zoals wij allen weten, want het is er heel vaak een rommeltje. De Partij van de Arbeid is bezorgd dat het Basisnet Spoor deze ontwikkelingen in de weg zit. Daarop wil ik graag een zeer duidelijke reactie van de minister. Als dit het geval is, zijn wij namelijk op de verkeerde weg. Wat zal het basisnet overigens betekenen voor de spoorzone-ontwikkelingen die op dit moment al aan de gang zijn?

Twee zaken liggen meer op het bordje van de minister van Verkeer en Waterstaat. Eerder heb ik het tijdens een behandeling van het MIRT over de boog bij Meteren gehad. Mij is verteld dat deze een hele verbetering zou kunnen betekenen met het oog op de ontlasting van de Brabantroute als het gaat om externe veiligheid. Kan de minister daarop nog eens ingaan?

Ten slotte neem ik de kans waar om een Limburgs tintje aan dit AO te geven, nu ik hier de plaats van de heer Boelhouwer mag innemen. Ik vraag graag extra aandacht voor het belang van een zuidelijke spoor-aansluiting van de Chemelot Site. Het emplacement zuidelijke spoor-aansluiting (EZS) Chemelot houdt in: de aanleg van een nieuw openbaar rangeeremplacement bestaande uit een aantal geëlektrificeerde aankomst- en vertreksporen, inclusief aansluiting op het hoofdspoor, een aantal opstelsporen en een aansluiting op het bestaande rangeercomplex op Chemelot. Op dit moment heeft de Chemelot Site voor treinen maar één toegangspoort. Dat betekent dat treinen van en naar België, onder andere treinen met gevaarlijke stoffen, kop moeten maken op het emplacement Sittard-Geleen, en via Sittard en de Brabantroute naar het lande-

lijk rangeeremplacement in Kijfhoek moeten rijden. Daar worden ze eventueel gerangeerd en dan komen ze weer terug; en vice versa. Het realiseren van dit emplacement kent zeer veel voordelen. In het kader van dit AO noem ik er een paar:

- er komt extra rangeercapaciteit in de regio buiten de stadskernen;
- het kopmaken op het emplacement Sittard zal afnemen omdat de vervoersstroom van Chemelot naar België rechtstreeks zuidwaarts kan rijden en omgekeerd;
- treinen met bestemming zuiden hoeven niet meer via Kijfhoek afgehandeld te worden;
- het wisselen van diesellocomotieven naar elektrische locomotieven op het emplacement Sittard is niet meer nodig;
- er ontstaat de mogelijkheid om rangeeractiviteiten voor bepaalde stofcategorieën ruimtelijk te scheiden door ze te verdelen over enerzijds het bestaande emplacement op Chemelot en anderzijds het nieuwe EZS.

Kortom, dit project lijkt mij de moeite waard om op in te zetten. De vraag aan de minister is dus of hij van plan is om zijn schouders eronder te zetten en er geld in te steken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik spreek niet namens één provincie, maar gewoon namens de VVD-fractie. Dit is misschien publicitair niet het meest interessante onderwerp, maar het is wel hartstikke belangrijk. Publicitair is het pas interessant op het moment dat er een ongeluk gebeurt, maar wij doen dit natuurlijk allemaal om te voorkomen dat er problemen ontstaan. Het onderwerp is heel belangrijk omdat het hierbij gaat om de veiligheid van mensen en van groepen mensen. Daarnaast gaat het om het feit dat de economie moet doordraaien en wij niet zonder gevaarlijke stoffen kunnen. Er zijn nu eenmaal gevaarlijke stoffen. Denk alleen al aan benzine, diesel en dergelijke brandstoffen om op te rijden, laat staan de nog linkere stoffen. Wij hebben het idee dat beide ministers echt aan het zoeken zijn om een goede balans te vinden. Daar gaat het uiteindelijk om; je kunt niet zeggen dat het een belangrijk is en het ander niet.

Ik bespreek de drie basisnetten, water, weg en spoor, in het kort apart. Over het ontwerp Basisnet Water zijn wij eigenlijk tevreden. Qua volume van gevaarlijke stoffen die erover gaan, is dat het belangrijkste net. Bijna 80% van de gevaarlijke stoffen gaat immers over het water. Er blijken echter tot 2030 weinig knel- of aandachtspunten te zijn, op een enkel punt na. Ik haal uit de stukken dat er bij de Westerschelde wordt gemonitord en dat zo nodig maatregelen worden genomen. Helaas wordt daarop niet verder ingegaan. Misschien ligt dat aan het stadium waarin de ontwikkeling van de basisnetten verkeert. Wij zouden echter wel al willen weten welke maatregelen er op korte termijn mogelijk zijn. Hoe kunnen wij problemen oplossen?

Bij het Basisnet Weg zijn er problemen tot 2020. Daarna worden het er meer. Dat is dus wat zorgelijker. Wij zouden graag weten wat de basis van alle berekeningen is. Welke groeiprognoses voor het vervoer, met name het vervoer van gevaarlijke stoffen, vormen het uitgangspunt voor alle berekeningen? Als het over de economie gaat, heeft het kabinet de neiging om wat al te optimistisch te zijn. Tot een paar maanden geleden zag het nog geen economische crisis komen; maar laat ik dat maar niet hierbij betrekken. Is er echter rekening mee gehouden dat de economie straks weer gaat groeien en dat wellicht ook het vervoer van gevaarlijke stoffen zal toenemen? Daarbij komt dat ook allerlei overheden plannen hebben.

Ik kom op het Basisnet Spoor. Daar zijn de problemen het grootst; je kunt wel zeggen dat ze ronduit groot zijn. Er zijn heel veel «aandachts- en knelpunten», zoals het wordt genoemd. Wij weten dat het spoor nu eenmaal op veel plaatsen dwars door de bebouwde kom en zelfs door de stads-

centra gaat. Daar wonen en werken veel mensen. De gemeenten en de projectontwikkelaars hebben allemaal plannen om daar de bebouwing fors te laten toenemen, wat op zich heel begrijpelijk is. Het is natuurlijk prima dat mensen werken en wonen bij het spoor. Dat beperkt onnodige mobiliteit en dat juichen wij allemaal toe. Niet overal zijn echter aparte spoorlijnen voor goederen, zoals de Betuwelijn, waarmee we overigens in de toekomst misschien heel blij zullen zijn. Ook de gevaarlijke stoffen gaan over het spoor.

De eerste opzet voor het spoor is aardig, en de beschrijving van de problemen vinden wij goed. Wij onderschrijven ook de stelling dat de problemen waarschijnlijk nog groter zullen worden. De gemeenten willen immers allemaal bouwen en ontwikkelen rond het spoor, terwijl het bedrijfsleven wil blijven rijden; beide wensen zijn begrijpelijk. Wij zien echter nog geen oplossingen. Onze dringende vraag is dus: wat voor oplossingsrichtingen ziet het kabinet? Een mogelijkheid is wellicht, het goederenvervoer anders te laten rijden. Daarnaast zijn natuurlijk ingrepen denkbaar. Soms het een kwestie van een wandje, of kan iets verdiept worden aangelegd. In de stukken ontbreken de oplossingsmogelijkheden echter, of die nu gelegen zijn in de infrastructuur, in de logistiek of in veiligheidsmaatregelen op en rond het spoor. Daarover willen wij graag informatie. Met name willen wij weten wanneer het kabinet de volgende stap zet en wij daarover duidelijkheid krijgen.

In het internationaal overleg komt er geen overeenstemming over de herkenbaarheid van voertuigen, zo begrijpen wij. Die herkenbaarheid is voor voertuigen met gevaarlijke stoffen wel heel erg belangrijk. Hoe denkt de regering dat op te lossen? Is daarvoor toch internationaal een goede afspraak te maken, of zouden wij in Nederland iets moeten regelen? Zoals men weet, is de VVD niet enthousiast voor extra wet- en regelgeving. Je moet echter wel weten wat er vervoerd wordt.

Over het incidentmanagement stel ik de volgende vragen. Als er iets misgaat of dreigt mis te gaan, is het belangrijk dat degenen die zo'n incident moeten bestrijden – voorkomen is natuurlijk nog beter – precies weten hoe de situatie is. Wij begrijpen dat er een werkplan wordt opgesteld. Dit zou in de eerste helft van 2009 gereed zijn. Er resten dus nog een paar maanden. Ik zou graag van de regering willen weten hoever men daarmee is. Uit de stukken heb ik begrepen dat er een project Voertuig- en ladinginformatie is voor betere en snellere informatie-uitwisseling voor de hulpverleners bij ongevallen. Daarbij zou gebruik kunnen worden gemaakt van bestaande systemen. Wij willen graag weten of dat lukt en hoever die ontwikkeling gevorderd is. Het is natuurlijk het mooist als je bestaande systemen gewoon op elkaar kunt afstemmen om ervoor te zorgen dat er duidelijkheid is, en je geen nieuwe dingen hoeft uit te vinden. Wij lezen echter ook dat Rijkswaterstaat een eigen systeem heeft en alle incidenten in gegevensbestanden opneemt. Dit systeem bestaat naast de verplichting voor anderen om te melden. Kan niet worden besloten dat er één systeem van melding en registratie van incidenten komt? Wij voelen weinig voor dubbele systemen, want uiteindelijk moet de burger het betalen.

Ten slotte stel ik een vraag over nationale koppen. Ik zou graag weten in hoeverre datgene wat in Nederland in gang is gezet, spoort met wat elders in Europa gebeurt en verplicht is, en in hoeverre Nederland van alles apart heeft bedacht. Dat kan ik niet uit de stukken halen. Wij voelen weinig voor nationale koppen, hoewel wij vinden dat het basisnet heel belangrijk is en goed geregeld moet worden.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. In 1996 bespraken wij hier de nota Risiconormering gevaarlijke stoffen. Ik was daarbij. Het ging toen om de normen en niet om handhaving en voorkoming van risico's. Het is dus een beetje zuur dat dertien jaar later normen die toen vastgesteld zijn, nog steeds overschreden worden, met name omdat de basisnetten nog niet

functioneren. Dat ligt niet aan nimby-protesten, maar aan het eindeloze gestoei tussen overheden en het gepolder met de branche. Het IPO wil veilig vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen. Het schrijft: «Wat ons verontrust is dat we in ons ruimtelijk beleid worden geconfronteerd met tegenstrijdige wensen van het Rijk. Het Rijk stimuleert compact bouwen en openbaar vervoer. De dichte bebouwing van stationsgebieden leidt echter tot onaanvaardbare risico's als het gaat om het vervoer van gevaarlijke stoffen». Zo zijn er heel wat zogenoemde «beperkende objecten» binnen de risicocontouren. De Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG), ook hier aanwezig, is van mening dat bestuurlijke afspraken niet mogen leiden tot aantasting van de gebruiksruimte van het vervoer van gevaarlijke stoffen – daarbij gaat het dus om ruimtelijke ordening – en tot het ontstaan van flessenhalzen in het basisnet. Kortom, de kool en de geit zijn niet te sparen. Er zal iets gedaan moeten worden. Er moet een knoop worden doorgesneden. Of gaan wij door met polderen tot er echt iets misgaat? Wat wordt er dus gedaan aan nieuwbouwplannen en bestaande bebouwing die het basisnet frustreren, of aan transportlijnen die het basisnet frustreren?

Gelukkig is er natuurlijk wel wat gebeurd: betere registratie van melding van ongevallen, verplichte veiligheidsadviseurs bij bedrijven, samenwerkende hulpdiensten, de Werkgroep Incident Management enzovoorts. De basisnetten voor vervoer over water en de weg liggen er echter alleen nog op papier. Het Basisnet Spoor is nog lang niet af. De minister van Verkeer en Waterstaat geeft in een videoboodschap op zijn site aan dat het spoor in 2009 afgerond zal zijn. Als alles klaar is, zijn dan de overschrijdingen van het groepsrisico (GR) en het persoonlijk risico (PR) opgelost? Ik weet het antwoord eigenlijk wel. Op papier zal het wel zijn opgelost. Maar wanneer zijn de zogenaamde «flessenhalzen», de knelpunten voor overschrijdingen van het GR en het PR, om de termen maar zo af te korten, verdwenen? Daar gaat het om, en dat is mijn eerste vraag aan de minister. Opvallend in de videoboodschap is dat de minister uitgaat van een groeiend transport van gevaarlijke stoffen. Er zal dus naast het basisnet, met de bedoeling om alles veiliger te maken, meer moeten gebeuren. Het transport van gevaarlijke stoffen moet op zichzelf aangepakt worden. Breng zo veel mogelijk productie en toepassing bij elkaar, zodat de transportlijnen zo kort mogelijk zijn. Dat kan, getuige het stoppen van ammoniaklijnen en van chloortransport. Daaraan heeft de SP, zoals iedereen waarschijnlijk weet, nog een handje meegeholpen. Op welke stoffenstroom en transportstromen gaan de ministers zich nu richten? Ook ik kom bij Limburg uit, omdat daar nog steeds 187 000 ton ammoniak over het spoor door Sittard, Venlo en Maastricht gaat. Dit lijkt mij iets om serieus aan te pakken. Klopt het dat die 187 000 ton gerangeerd moet worden op het emplacement Chemelot en Sittard? Sittard was halverwege de jaren negentig, dus ver terug in de tijd, onderdeel van het plan van aanpak goederenemplacementen (PAGE). Daar was ik ook bij. Dat is alweer zo'n dertien tot vijftien jaar geleden. Het is nog steeds niet opgelost. Over traagheid gesproken! Op 6 april 2004, tijdens een AO over de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, stelde de minister dat er in 2007 voor Sittard een afgerond resultaat zou zijn. Voldoet het emplacement Sittard nu al aan de normen? Wat gaat er, met het oog op de mogelijke overschrijding van normen, gebeuren met mogelijke extra vervoersstromen? Is er inmiddels contact met Sittard, Venlo, Maastricht, de provincie en DSM geweest? Wat is daarvan de uitkomst? Of kijkt de regering nog de andere kant op?

Wat doet de minister van Verkeer en Waterstaat met ons idee om de aanduidingen in voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, weg en spoor tot een eenduidig systeem te brengen? Dat maakt alles duidelijker en scheelt een hoop bureaucratie. Wanneer komt de minister met een concreet uitgewerkt voorstel of plan?

Ons plan om de herkenbaarheid van gevaarlijke stoffen te verbeteren was een ander plan van ons voor de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik doel op het plan dat wij indertijd hebben voorgesteld voor vervoer van gevaarlijke stoffen in het oranje. De minister heeft dit in EU-verband aangekaart, maar hij kreeg de handen niet op elkaar, schrijft hij aan de Kamer. Ik ook niet, moet ik zeggen. Ik heb met heel wat mensen uit de branche gesproken. Er zijn allerlei problemen. Stel, alles is oranje gemaakt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Als zo'n container leeg is, zit die kleur er toch op. Als er dan iets gebeurt, zien de hulpdiensten niet dat daar in feite niets in zit. Daarom heb ik nu een ander voorstel. Ik stel voor om voor Nederland een algemeen gevarenbord te maken, een groot oranje bord met een witte stip en een oranje uitroepteken erin, en met de tekst: Let op, gevaarlijke stoffen. Als de wagon leeg is en is schoongemaakt, kan zo'n bord verwijderd worden of worden dichtgeklapt, zoals nu met de ADR-borden gebeurt. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

De heer **Van Heugten** (CDA): Hoe maakt zo'n bord de wagon of de auto veiliger? Volgens mij blijven die even gevaarlijk, ook al zet je het er aan de buitenkant op. Het gaat er toch om wat erin zit, en om de noodzaak dat hulpverleningsdiensten weten dat het erin zit? Een bord alleen maakt toch de wagon niet veiliger?

De heer **Poppe** (SP): Nee, borden maken niks veiliger, maar voor mede-weggebruikers en omwonenden wordt daarmee wel duidelijk hoeveel gevaarlijke stoffen er passeren en wanneer. Als er wat op elkaar rijdt, is bovendien voor hulpverleners van grote afstand te zien dat er iets risicovols tussen ligt. Bovendien blijven de borden met stoffenaanduidingen er natuurlijk op zitten, zodat de hulpverleners gelijk weten met welke stoffen zij te maken hebben. Maar het gaat mij meer om algemene informatie voor alle mensen die langs het spoor wonen en alle mensen die op de weg rijden en vrachtwagens moeten passeren. Door zo'n bord kunnen zij in één oogopslag zien: hier moet ik een beetje voorzichtig zijn en rekening houden met de chauffeur; ik moet hem bijvoorbeeld niet snijden. Voorzitter. Bij het basisnet gaat het eigenlijk alleen over bulkvervoer. Het gevaar dreigt echter ook in kleinere hoekjes. Denk bijvoorbeeld alleen al aan een klein chipje in een radio, een hoogtemeter van een vliegtuig – bij het ongeluk op Schiphol ging het misschien maar om zo'n klein dingetje – of de paar druppels water die op een koffiezetapparaat vielen bij de TU Delft, waardoor het hele gebouw is afgeflit. Ongelukken kunnen kortom in een klein hoekje zitten. Wij moeten dus ook op de kleine hoekjes letten. Dit brengt mij bij stukgoedtransporten, ook in containers, waarbij de lading bestaat uit gevaarlijke stoffen. Daarvoor bestaat een ADR-bordenverplichting. De Werkgroep Incident Management Vervoer Gevaarlijke Stoffen (VGS) gaat voornamelijk over bulktransporten.

Bij gemengde stukgoedtransporten met een deel gevaarlijke stoffen ontbreken echter de aanduidingen voor gevaarlijke stoffen, de zogenaamde ADR-borden. Ook de op- en overslag van gevaarlijke stoffen en niet gevaarlijke stoffen vindt lang niet overal separaat plaats. Volgens de Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen PGS 15 mogen gevaarlijke stoffen in een algemene opslagloods staan, als er maar brandwerende muur staat met naar ik meen twee meter ruimte. Dit bevordert het gemengd vervoer met gevaarlijke stoffen door kleine, niet gespecialiseerde transportbedrijven. Daar zitten naar onze mening nog steeds de kleine hoekjes met gevaren voor omwonenden en hulpverleners bij ongevallen, met name op de weg. Zijn de ministers bereid om een onderzoek in te stellen naar aard en omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen en om een risico-analyse te laten opstellen over stukgoedvervoer met deels kleinverpakking van gevaarlijke stoffen, deels bijvoorbeeld beddentijk, tandenborstels en koffiebonen, oftewel gemengde transporten?

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Slechts 2% van al het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland gaat per spoor; 98% gaat over de weg of via het water. Uit de ongevalhistorie – of eigenlijk moet ik zeggen: het ontbreken van ongevalhistorie – blijkt dat het spoorvervoer een van de veiligste wijzen van vervoer is. Toch blijkt van de drie basisnetten en van de drie modaliteiten weg, water en spoor het Basisnet Spoor de moeilijkste klus te zijn om voor elkaar te krijgen. Dat is begrijpelijk, gezien de doorsnijdingen van dichtbevolkt stedelijk gebied met grote lading-eenheden. Desalniettemin is de ambitie van het kabinet – hierbij zijn VROM, Verkeer en Waterstaat, EZ en BZK betrokken – om eind 2009 het totale basisnet knelpuntvrij op te leveren en in te voeren. De CDA-fractie stelt daarbij enkele vragen.

Bij het spoor blijkt tot dusver dat de grootste knelpunten, waar overschrijding van het plaatsgebonden risico optreedt, zich voordoen in de Randstad en op de spoortrajecten in Brabant. De CDA-fractie wil graag weten welke knelpunten dat zijn en wat er moet gebeuren om die aan te pakken. Tevens wil de CDA-fractie weten of herroutering en BLEVE-vrij rijden afdoende maatregelen zijn om die knelpunten op te lossen, en hoe deze dan in de praktijk worden gebracht. Kan bijvoorbeeld de veilige samenstelling van treinen om te komen tot het BLEVE-vrij rijden worden voorgeschreven, of gaat dat op basis van vrijwilligheid? Is het afdwingbaar of een kwestie van afspraken maken?

Als het gaat om het groepsrisico zijn er aandachtsgebieden, waar overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico plaatsvindt. Daarvan zijn er vele in Nederland: Dordrecht, Gouda, Tilburg, Eindhoven, Den Bosch, Almelo en nog vele andere plaatsen. De CDA-fractie wil weten hoe de problemen in deze aandachtsgebieden worden opgelost. Kunnen deze althans allemaal binnen aanvaardbare proporties worden gebracht? Met een aantal steden zijn bestuursafspraken gemaakt. De ministers geven aan dat zij hieraan willen vasthouden. Zullen de knelpunten dan wel worden opgelost, of moet daarvoor het goederenvervoer per spoor radicaal worden teruggeschoefd? Ontstaan hier dan ook de bekende flessenhalzen?

Ook over de Brabantroute is vorig jaar een aantal bestuurlijke afspraken gemaakt. Hoe staat het daarmee? Zijn deze allemaal uitgevoerd? Kunnen wij ook resultaten daarvan zien?

De CDA-fractie is er sterk voorstander van dat zo veel mogelijk gevaarlijke stoffen via de Betuweroute worden vervoerd. Anders dan mijn buurman van de SP-fractie zijn wij wel heel blij dat de Betuweroute is aangelegd. Die biedt namelijk de veiligste optie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Betuweroute is goed beschermd; de mensen langs bijvoorbeeld de Brabantroute zijn dat veel minder. Wat kan en gaat de minister doen om dit vervoer over de Betuweroute te maximaliseren ten gunste van onder andere de Brabantroute? Hierbij hebben wij het over herroutering. Ik heb begrepen dat de minister via Europese regelgeving over een ultimatum remedium beschikt: de aanwijzing. Klopt dat? Zo ja, is de minister van plan om het instrument van de aanwijzingsbevoegdheid desnoods te gebruiken of voor te schrijven als er geherrouteerd moet worden? Is dit de stok achter de deur om er aan het eind van het jaar uit te zijn met het Basisnet Spoor?

Een optie is het stimuleren via de tarieven. Ik heb begrepen dat ProRail nu maar een deel van de kosten die het moet maken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoornet, doorberekent aan de klanten. Als ik de gegevens uit de presentatie goed onthouden heb, gaat het jaarlijks om een bedrag van 8 mln., waarvan ProRail 1,6 mln. in de tarieven doorberekent. In hoeverre denkt de minister dat het prijsinstrument ertoe kan bijdragen om het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor veiliger te maken?

Hoe kijkt de minister aan tegen het aanleggen van nieuwe infrastructuur om herroutering mogelijk te maken? Ik noem drie mogelijke infrastructu-

rele projecten: de boog bij Meteren om de Betuweroute beter te kunnen gebruiken, de boog onder Roosendaal om het mogelijk te maken om rechtstreeks af te buigen naar België en zo het op- en neerrijden door West-Brabant langs Roosendaal en Bergen op Zoom te vermijden, en de boog bij Chemelot in Zuid-Limburg, waarover mevrouw Roefs al sprak. Deze infrastructuur kan een behoorlijke bijdrage leveren aan de oplossing. Wanneer vinden wij daarover iets terug in de investeringsprogramma's en wanneer gaan wij daaraan iets doen?

Is veiligheid wel het enige knelpunt bij het Basisnet Spoor? Komen wij, als wij deze hele exercitie hebben afgerond, niet voor een nieuw probleem te staan, namelijk de geluidscontouren? Hoe grijpen de maatregelen ten aanzien van veiligheid en geluid ineen? Is er sprake van een integrale benadering?

Het volgende onderwerp betreft de ruimtelijke ordening. Wij hebben een ontwerpbesluit ontvangen voor de veiligheidszones die moeten worden gemaakt en voor de regels ten aanzien van ruimtelijke ordening die daarvoor zullen gelden. Er mogen geen kwetsbare objecten in die veiligheidszones komen. Voor bestaande objecten moet worden vastgesteld of er mogelijk gesaneerd moet worden, en zo nodig onteigend en gesloopt, zo staat in de notitie. Dat is nogal een uitspraak. Verderop wordt gesproken over mogelijke mildere saneringsvarianten. Moet hieronder worden verstaan dat gebouwen worden aangepast of verbouwd, of moet ik aan nog andere maatregelen denken? Graag krijg ik hierop een nadere toelichting.

De CDA-fractie wil op dit punt helder zijn. Voordat er van invoering van het Besluit transportroutes externe veiligheid sprake kan zijn, willen wij precies het volgende weten. Welke panden moeten worden gesaneerd en wat houdt die sanering in? Welke plannen in de spoorzones kunnen geen doorgang vinden of moeten worden aangepast, en wat zal deze aanpassing inhouden? Wat zijn de financiële consequenties en wie gaat het betalen? Wij kunnen niet een besluit de wereld in slingeren om vervolgens tot de conclusie te komen dat wij bijvoorbeeld het PIAZZA winkelcentrum in Eindhoven moeten slopen, dat alle winkeltjes, horeca en andere drukbezochte plaatsen in en rondom de stations moeten verdwijnen, of dat de goede opzet van de Stedenbaan niet kan doorgaan omdat wij de ontwikkelingen in binnenstedelijke gebieden niet meer voor elkaar kunnen krijgen. Graag krijg ik hierop een reactie van het kabinet.

De heer **Poppe** (SP): Wil het CDA dat de ruimtelijke ordening wordt aangepast aan het vervoer van gevaarlijke stoffen of dat het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt aangepakt om in de ruimte meer te kunnen doen dan alleen gevaarlijke stoffen vervoeren? Ik maakte in mijn inbreng een opmerking over korte lijnen tussen productie en toepassing van de gevaarlijke stoffen. Daarover zouden wij ook eens goed moeten nadenken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dat is de basisvraag waarmee de hele wereld zich al zeven jaar bezighoudt: waar ligt de grens? De CDA-fractie geeft aan: het is prima om een grens te trekken, maar dan willen wij wel precies weten wat de consequenties daarvan zijn. Wij houden er namelijk niet van om op papier een grens te trekken en vervolgens buiten tot de conclusie te komen dat er allerlei geweldige knelpunten, kosten of onrust ontstaan, waarvoor wij geen oplossing hadden of hebben.

De heer **Poppe** (SP): Wij denken er al zeven jaar over, zegt de heer Van Heugten. Volgens mij wordt er al veel langer, vijftien jaar, over de risiconormen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen nagedacht. Er zijn ook normen gesteld. Als wij alle kosten gaan berekenen, wat weer op een heleboel gepolder zal uitdraaien, zijn wij straks weer vijftien jaar verder. De kool en de geit zijn niet te sparen. Het komt er nu op aan, door te pakken. Daarom zijn wij van mening dat het vervoer van gevaarlijke



stoffen in zekere zin aan banden moet worden gelegd om te voorkomen dat allerlei andere noodzakelijke ruimtelijkeorderingsaspecten niet kunnen doorgaan. Het is dus een kwestie van omkeren. Als wij het gaan uitrekenen, zijn wij weer vijftien jaar verder.

De heer **Van Heugten** (CDA): Je kunt omkeren wat je wilt, en je kunt allerlei doemscenario's schetsen met de conclusie dat wij dan weer vijftien jaar verder zijn, maar daar gaat het niet om. Er is gerekend met vervoershoeveelheden en vervoersprognoses die leiden tot groepsrisico's en plaatsgebonden risico's. Daarmee trekken wij grenzen. Vervolgens moet voor iedereen helder zijn waar de grens ligt: tot hoever wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan en waarnaar moet de ruimtelijke ordening zich richten? Wij kunnen zo'n grens op papier heel snel getrokken hebben. Papier is geduldig. Ik wil echter weten wat daarvan de consequenties zijn. We zijn daarmee dan weer met sectoraal beleid en sectorale regels bezig. Zitten wij daarmee niet andere beleidsterreinen in de weg? Mijn vraag is of er ruimte is voor een integrale afweging. Ik wil van tevoren zien hoe het uitpakt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Is de praktijk niet omgekeerd? Is het niet eerder zo dat iedereen die hiermee bestuurlijk en bedrijfsmatig te maken heeft, allang weet wat de consequenties zijn, en dat dit vervolgens het bestuur, en wellicht ook het kabinet – dat zullen wij vandaag horen – ervan weerhoudt om een heldere norm te stellen? Is dat niet eigenlijk de praktijk? De manier om een stap vooruit te zetten is niet, weer te vragen naar de consequenties. Die kent iedereen wel. De enige manier is, gewoon een heldere norm te stellen. Wij moeten zeggen: daar doen wij het nu voor. Wij zijn klaar met studeren en wij weten wat de consequenties zijn; nu wordt het tijd om door te pakken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dan kun je die grens nog op heel veel manieren trekken. Ik heb de moeite genomen om het ontwerpbesluit dat er nu ligt, eens door te kijken. Volgens de definitie van «kwetsbare objecten» in dat besluit is alles wat meer dan twee woonhuizen omvat al een kwetsbaar object. Alle gebouwen waar een groep mensen bij elkaar komt, of het nu gaat om horeca, een ziekenhuis of een winkelcentrum, zijn al een kwetsbaar object. Met het besluit zouden wij in één penningstreek opschrijven dat dit voortaan niet meer kan. In de brief staat bovendien dat wij waar nodig moeten saneren. Daarom vraag ik duidelijkheid van het kabinet hoe ik dat moet uitleggen. Daarbij geef ik maar vast mee dat voor de CDA-fractie de definitie van kwetsbare objecten aan drie voorwaarden moet voldoen. Zo'n object moet een zodanige bestemming hebben, het moet daarvoor zijn ingericht en het moet daarvoor gebruikt worden. Het moet niet zo zijn dat wij dadelijk voor veel geld leegstaande panden moeten slopen. Als iets illegaal in gebruik is, mag dat er niet toe leiden dat gemeentes of provincies grote kosten moeten maken omdat het in het kader van dit besluit moet worden gesaneerd. Dat is de duidelijkheid waarnaar ik vraag, mijnheer Vendrik. Het is prima als wij dit besluit nemen, maar dan wil ik graag weten hoe het in de praktijk zal werken.

De heer **Poppe** (SP): Het CDA draait toch om de zaak heen en probeert de kool en de geit te sparen door de oplossing van het probleem ver vooruit te schuiven. In een vorig AO heb ik voorgesteld om ten aanzien van baanvakken dezelfde normering toe te passen als die geldt volgens het Besluit risico's zware ongevallen voor de industrie. Daardoor mag er in een bepaald baanvak maar een bepaalde hoeveelheid gevaarlijke stoffen staan. Zo worden de risicocontouren kleiner. Waarom denkt het CDA niet mee in die richting? De vorige keer heb ik geen bevredigend antwoord gekregen. Als de CDA-fractie nu meegaat in deze richting, hebben wij

misschien al een aanpak om het probleem op te lossen zonder dat wij gelijk moeten gaan slopen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik vraag me af of de heer Poppe beseft wat hij vertelt. Als wij dat zouden doen, denk ik dat wij langs de baanvakken in de Randstad ongeveer een kwart moeten slopen. De ook door zijn fractie bepleite verdichting van de stedelijke omgeving in de Randstad en het werken aan stedenbaanprojecten kunnen wij dan in één keer wegdoen. Dat is de inconsequentie van de SP-fractie. Als het gaat om veiligheid, heeft men de grootste mond: de veiligheidscontouren moeten groot zijn. Als het gaat om ruimtelijke ordening, heeft de SP-fractie ook weer de grootste mond: wij moeten allemaal als kistkalveren in de steden worden opgesloten en bij elkaar wonen. Prima, maar dat gaat niet samen. De heer Poppe spaart noch de kool noch de geit. Er ligt nu een helder voorstel om kool en geit wel te kunnen sparen. Als wij die grens getrokken hebben, en als wij ja zeggen tegen die grens, weten wij dan waartegen wij ja zeggen? Dat is mijn vraag. Het moet niet zo zijn dat wij over een jaar moeten vaststellen dat wij bepaalde consequenties niet hadden voorzien.

De heer **Poppe** (SP): Dat was een heel lang antwoord, waaruit blijkt dat de heer Van Heugten geen bal begrepen heeft van wat ik wilde zeggen. Bij bedrijven is een bepaalde hoeveelheid gevaarlijke stoffen op het bedrijf bepalend voor de risicocontour. Daarover moeten bedrijven een veiligheidsrapportage opstellen. Willen ze daaronder komen, dan moeten ze een kleinere voorraad gevaarlijke stoffen aanhouden, en dat zie je ook gebeuren. Dat doen ze bijvoorbeeld door middel van direct delivery. Dat geeft weer meer transport over de weg, maar dat is een ander verhaal. Dat kan op het spoor ook; op de weg zou het eveneens kunnen. Als je voor het spoor dezelfde normen hanteert als die gelden voor de stationaire risico's in de industrie ingevolge het Besluit risico's zware ongevallen, is het gevolg dat er niet meer dan een bepaalde hoeveelheid stof binnen een bepaald baanvak mag zijn. Dan heb je de risico's verkleind. Dat gebeurt niet door oprekken en meer slopen, maar door aanpakken van het transport zodat het zo veilig mogelijk is, net zoals het geval is dankzij het Besluit risico's zware ongevallen voor de industrie. Is het CDA bereid om de normen van het Besluit risico's zware ongevallen voor de industrie ook toe te passen op de weg, het water en het spoor, aan de hand van een indeling in baanvakken etc.? Dat kan tot een redelijke oplossing leiden. Het zal in de praktijk nog moeten blijken, maar ik verwacht dat het zo is.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik snap het heel goed. Iedereen in deze wereld snapt het. Niemand anders dan de heer Poppe heeft dit voorgesteld, en dat is niet zo raar, want dit leidt weer tot heel andere consequenties. Bovendien vind ik het niet onze taak om erop toe te zien hoe de vervoerders hun risiconormering halen. Of ze dat nu doen met veiliger wagons, met minder lading, met een andere samenstelling van de treinen of hoe dan ook, is aan de vervoerders.

De heer **Poppe** (SP): Moeten wij het Besluit risico's zware ongevallen dan ook maar weer afschaffen? Dat is dan de consequentie. Daarbij gebeurt immers hetzelfde.

De heer **Van Heugten** (CDA): Om die reden is die regeling naar mijn idee, en zo heb ik het ook begrepen van de Commissie Transport Gevaarlijke Stoffen en anderen, niet toepasbaar zoals de heer Poppe dat zou willen. Maar ik hoor er graag nader over. Als het wel zo zou zijn, zou ik dat graag terugzien in de adviezen, samen met de consequenties ervan. Er is een rechtszaak geweest tegen NS Poort in Breda. De gemeente Breda wilde NS Poort als ontwikkelaar van de spoorzone extra maatregelen opleggen om veiliger te bouwen en om de brandveiligheid te vergroten in

verband met onder andere het basisnet. De rechtbank heeft dat niet toegevoegd. NS Poort heeft gelijk gekregen. De gemeente mag in de bouwvergunning geen additionele maatregelen op grond van het bouwbesluit opleggen. Ik verzoek het kabinet met klem om hieraan op korte termijn iets te doen. Op dit moment worden legio plannen gemaakt, bouwvergunningen afgegeven en andere zaken geregeld in de spoorzones. Als gemeentes geen extra eisen kunnen opleggen, of het nu gaat om rioleering, brandveiligheid of vluchtroutes, is dat een fenomeen dat wij moeten repareren. Anders zijn wij straks op slopershoogte als wij tot de conclusie komen dat het te laat is geweest. Wij moeten nu de kans aangrijpen om het snel te repareren.

Ik maak een compliment voor het beleid voor de ketenveiligheid en voor het bereikte akkoord met DSM over de afbouw van ammoniaktransporten. Minister Cramer heeft tijdens het vorige AO aangegeven dat over het LPG-vervoer afspraken zijn gemaakt die eveneens moeten uitmonden in een convenant, waardoor ervoor wordt gezorgd dat meer gebruik zal worden gemaakt van de Betuweroute. Kan de minister aangeven wat de stand van zaken hierbij is? Wanneer kunnen wij resultaten verwachten? Mijn laatste punt betreft het wijzigen van het basisnet. Ik was getriggerd door deze opmerking van het kabinet: «Een reden voor wijziging van het basisnet kan liggen in onvoorziene externe ontwikkelingen of besluitvorming van het kabinet». Dat vind ik opmerkelijk, want met het basisnet wordt juist gestreefd naar een blijvend en duurzaam evenwicht tussen «de kool en de geit», om maar even in de termen van de heer Poppe te blijven. Wij brengen een duurzaam evenwicht tot stand tussen die twee: ruimtelijke ordening en vervoer van gevaarlijke stoffen. Dan denk je dus niet zo gauw aan verschuivingen, want daardoor zouden weer heel veel dingen op hun kop komen te staan. Kan de minister voorbeelden geven van gevallen waarin een aanpassing van het basisnet wel aan de orde zou kunnen zijn? Ik kan mij daar niets bij voorstellen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik moet in alle bescheidenheid en nederigheid mijn meerdere erkennen in de heer Poppe. Hij was er dertien jaar geleden bij. Dat geldt niet voor mij. Hij heeft wel degelijk een punt. Dit zeurt al een tijd, en het wordt tijd om eens iets te doen. Dat zou ook moeten kunnen, want voor ons zit de minister van Aanpakken, Doorpakken, Inpakken en Wegwezen. Dat is allemaal heel goed. Daadkracht, daar houden wij van bij GroenLinks. Ik zou dit overleg dus graag willen benutten voor een paar praktische afspraken. Is het kabinet daartoe bereid? Het zou moeten kunnen, want gezien de verschillende stukken doet het kabinet het nou ook weer niet zo beroerd. Het kan slechter. Er zou vandaag dus echt voortgang geboekt moeten kunnen worden. Laat ik beginnen met een punt waarover wij in het debat van mei 2008 al van gedachten hebben gewisseld, de LPG-transporten van Shell en BP. Ook de heer Van Heugten sneed dit punt aan. Deze bedrijven hebben toegezegd dat zij die transporten zouden verplaatsen naar de Betuwelijn. Toen speelde nog de discussie of er überhaupt capaciteit zou zijn op de Betuwelijn. Inmiddels schijnt die er ruimschoots te zijn, zo hebben wij van de minister van Betuwelijn begrepen. Er zou wellicht ook gewerkt worden aan een convenant. Het is nu bijna een jaar later. Ik zou zeggen: daar komt een goede deal op tafel; minister, regel dat! Graag krijg ik een toezegging op dit punt. Dan is alweer een gevaarlijk transport verplaatst naar een betere route.

Net als de collega's concentreer ik me op het Basisnet Spoor, want daarbij doen zich de grootste problemen voor. Wel zal ik nog terugkomen op een kwestie in verband met Rotterdam, maar mijn voornaamste aandacht gaat uit naar het spoor. Het zint mijn fractie niet dat het op het spoor wemelt van de knelpunten waar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico met een factor 10 tot 50 wordt overschreden. Naar ik hoop zint dat het kabinet ook niet. Ik wil het kabinet gewoon houden aan de uitspraak die

de minister van Verkeer en Waterstaat vorig jaar heeft gedaan. Hij heeft toen toegezegd dat in 2009 het Basisnet Spoor knelpuntvrij zou worden opgeleverd. Er moet dus nog wel wat gebeuren. Ik ben heel benieuwd hoe de minister die toezegging in dit debat zal waarmaken. Dat is nodig ook. Het IPO, de VNG en lokale bestuurders hebben flink aan de bel getrokken. Dat lijkt me terecht. Hun lokale plannen kunnen namelijk niet ten uitvoer worden gelegd omdat de knelpunten bij het Basisnet Spoor niet worden opgelost. Zo houdt iedereen elkaar vast in een surplace. Slechts één iemand kan die fiets weer aan het rijden krijgen. Daar zit hij: onze minister van Verkeer en Waterstaat.

Laat dit kabinet vandaag in ieder geval toezeggen dat het op twee punten het heft in handen neemt en de regie gaat voeren. Het eerste is het BLEVE-arm of BLEVE-vrij rijden. Volgens mij moet dat nu gewoon geregeld worden. Dat levert een significante daling op van het risico van gevaarlijke transporten. Daarmee lost zich al een aantal knelpunten op het Basisnet Spoor op, naar ik heb begrepen. Dat is gewoon te regelen. Al dat bestuurlijk overleg is verder prima, maar de hamvraag is: is het kabinet bereid om de vervoerssector aan deze verplichting te binden? De tijd van praten, polderen en verleiden is wat mij betreft voorbij. Graag krijg ik een concrete toezegging op dit punt.

Het tweede punt betreft de keuze van de route. Daarin zit geen eindeloze variatie, maar ook hierbij kan het kabinet wel degelijk het verschil maken door voor gevaarlijke transporten een aantal voorkeursroutes verplicht te stellen. In verband met de Betuwelijn had ik het al over Shell en BP. Het is prima als er een convenant met deze bedrijven komt. Vrijwilligheid is goed, zolang zij maar doen wat wij willen. Dat lijkt mij inmiddels eigenlijk gewoon de regel. Ook op dat punt krijg ik graag een heldere toezegging. Ik verneem graag de tijdslijn voor de stappen die ertoe leiden dat dit geregeld wordt. Laat het in ieder geval dit jaar gebeuren; dat lijkt me de uiterste deadline.

Enkele principiële vragen wil ik niet ongesteld laten. Een onderliggend verschijnsel is dat door de stukken heen op de een of andere manier het recht van bedrijven walmt om in dit land onbepaald gevaarlijke stoffen te vervoeren. Volgens mij hebben ze dat recht niet. Er zijn grenzen. Als wij normen stellen via persoons- en plaatsgebonden risico's en via groepsrisico's, moeten die normen een betekenis hebben. Dan is er ruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar de groei daarvan is per definitie beperkt. Zullen wij gewoon eens afspreken dat normen die betekenis hebben? Het is op een gegeven moment op. Dan kan het gewoon niet meer, noch over de weg, noch over het water, noch over het spoor. Die toezegging zou ik graag van het kabinet krijgen. Dan weten we tenminste waarover we praten. Het is natuurlijk absurd dat wij normen hebben die vervolgens, bij het Basisnet Spoor, met een factor 10 tot 50 worden overschreden. In de stukken lees ik dan dat die normen «een soort oriëntatie» zijn. Daar schieten we helemaal niets mee op. Ik wil graag volledige helderheid van het kabinet. Normen zijn normen. Ik hoop een CDA-politicus toch niet uit te leggen wat je met normen doet, dacht ik. Die ga je gewoon handhaven.

Dat betekent dat naar de industrie het signaal uitgaat dat men daar echt moet bekijken op welke wijze men zijn verantwoordelijkheid kan nemen om het vervoer van gevaarlijke stoffen te reduceren. De heer Poppe zei dit zonet ook al, en wat mij betreft was dat volledig terecht. DSM is al een mooi voorbeeld. Het was een tikje onhandig dat wij daar weer 48 mln. aan kwijt zijn. Een bestuurlijk ongelukje, zal ik maar zeggen. Maar het punt is natuurlijk terecht. Gelukkig behoort daarmee een belangrijk ammoniaktransport van IJmuiden naar Limburg binnenkort tot het verleden. Die kant moet het op. Dat moet een centrale plek krijgen in het beleid. Normen dien je te handhaven. Dat betekent dat de opdracht aan de industrie is om het vervoer niet eindeloos te laten groeien, maar het terug te brengen tot het minimaal denkbare.

De heer **Poppe** (SP): Met betrekking tot het handhaven van normen: zou de heer Vendrik mij willen steunen in de gedachte dat wij dezelfde normen hanteren als bij stationaire situaties? Ingevolge het Besluit risico's zware ongevallen zijn er normen per bedrijf. Hetzelfde zouden wij per baanvak of deel van een baanvak kunnen doen. Als er bebouwing is, mag zich daar dan niet meer dan een bepaalde hoeveelheid bevinden, omdat anders het groepsrisico en persoonlijk risico worden overschreden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ook op dit punt is de heer Poppe mijn meerdere. Ik vermoed dat ik het met hem eens ben, maar mijn kennis schiet tekort om precies na te gaan of dat ook klopt. In de brief van de minister is er één zin die mij puzzelt. Die gaat ook over het principiële punt dat ik zo-even naar voren bracht. In verband met de bestuurlijke afspraken schrijft hij dat het bedrijfsleven zich daaraan niet gebonden voelt. Waar gaat dit over? Waarom maak je afspraken? Dat doe je toch niet om elkaar tevreden te houden, maar juist om samen met het bedrijfsleven een stap vooruit te zetten? Het bedrijfsleven hoort zich gebonden te voelen aan die afspraken. Als dat niet het geval is, ga je dat toch regelen? Ook op dit punt zie ik graag meer daadkracht en helderheid. Ik snijd twee punten aan die geen betrekking hebben op het spoor. Ik heb begrepen dat er op de A15 onder Rotterdam een probleem bestaat in verband met LPG-transporten. De normen daarvoor worden overschreden. Er is, naar ik heb begrepen, een onderzoek gaande naar de mogelijkheden om LPG meer over water te transporteren. Het gerucht gaat dat dit te duur bevonden zou zijn. Dat gerucht heeft onze fractie bereikt. Is dat ook de eindconclusie? Laten wij het daarbij, of is de meerprijs geen reden om duurzaam de overschrijding van de norm ter plaatse toe te staan? Mijn laatste punt betreft het ammoniakconvenant met DSM. Nogmaals, het principe is goed. Een belangrijk gevaarlijk transport behoort tot het verleden. Het is jammer van de 48 mln.; dat had niet gehoeven. Soit, denk ik dan maar even. Er moet echter één punt worden opgehelderd in dit debat. Dat betreft artikel 6, lid 4, van het convenant. Daarin lees ik het volgende: «Na de afronding van fase twee zal maximaal 126 000 ton ammoniak van of naar de locatie te Geleen worden vervoerd». Wij betalen dus 48 mln. om van een transport af te komen. Dat ging om ongeveer 100 000 ton per jaar. Vervolgens staat in het convenant dat men de vrijheid heeft om nog meer van en naar de betreffende locatie heen en weer te vervoeren. Kan het kabinet mij uitleggen waarom wij hiervoor 48 mln. overhebben? Met andere woorden, wat is dit convenant precies waard? Het lijkt erop dat wij van één transportroute die voorheen door DSM werd gebruikt, af zijn, maar dat de deur wagenwijd openstaat voor nieuwe transporten van gevaarlijke stoffen. Daarvoor zou dan toch ook een veel scherpere regeling moeten worden afgesproken? Wat is de betekenis van dit vierde lid van artikel zes?

#### **Antwoord van de bewindslieden**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Laat mij, om het uitgangspunt te markeren, beginnen met te stellen dat het vervoer in Nederland al een hoog veiligheidsniveau kent. Dit is zo dankzij internationale regelgeving alsmede dankzij inspanningen van het bedrijfsleven in de loop van veel jaren. Een ongeluk met gevaarlijke stoffen is evenwel niet uit te sluiten. Als zo'n ongeluk gebeurt op een plaats waar veel mensen wonen, kan dat catastrofale gevolgen hebben, ofschoon het risico heel klein is. Daarom bestaat, zeker in een dichtbevolkt land als Nederland, continu de spanning tussen enerzijds het vervoer dat nodig is voor onze industrie en onze economie – zeker in deze tijd van crisis beseffen wij dat het met de economie niet altijd vanzelf en vanzelfsprekend goed gaat – en anderzijds de veiligheid, waarvoor echt een goede norm nodig is, die moet worden gehandhaafd. Het gaat om dat evenwicht. Het kabinet, de collega van

VROM en ik voorop, vindt dat het basisnet hiervoor het juiste middel is, omdat daarmee het duurzame evenwicht tussen die belangen kan worden gecreëerd. De bedrijven weten waar ze aan toe zijn en wat ze in de toekomst onder welke voorwaarden kunnen vervoeren. De gemeenten weten waar ze kunnen bouwen. De burgers, last but not least, kunnen zo veilig mogelijk wonen én werken in de buurt van de infrastructuur. Kort en goed, het basisnetsysteem staat en is in de ro-regelgeving concreet uitgewerkt voor weg en water. Collega Cramer zal straks ingaan op de ruimtelijke kant van het basisnet. Ik zal kort aandacht schenken aan de basisnetten water, weg en spoor. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water kan nog fors groeien voordat ergens het risicoplafond wordt bereikt. Dat is een belangrijke constatering: er kan nog veel meer over het water. Hiermee krijgen gemeenten zekerheid over de maximale risico's van het vervoer. Zij weten dat er geen knelpunten zijn bij het vervoer over water. Wij weten dat wij krachtig kunnen stimuleren dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water gaat.

Ook groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg blijft mogelijk. De heer Van Heugten merkte in zijn inleiding terecht op hoeveel er over de weg en het water samen gaat. Het was terecht dat hij deze cijfers noemde. Het risicoplafond bij de weg is gebaseerd op de groeiverwachtingen tot 2020 plus een buffer om de voortgaande groei van het vervoer tot 2040 en onverwachte ontwikkelingen te kunnen opvangen. Het is op zo'n manier toekomstvast gedimensioneerd dat wij niet om de twee jaar de wereld opnieuw moeten bedenken.

Bij het Basisnet Weg zijn er, in tegenstelling tot water, wel knelpunten. Die doen zich voor in veertien gemeenten. Deze knelpunten lijken echter allemaal oplosbaar. Een oplossing die naar verwachting het overgrote deel van de knelpunten kan wegnemen is een model shift van het LPG-vervoer op de A15. Ik verwacht de resultaten van het onderzoek hiernaar rond april. Als het haalbaar blijkt om een deel van het LPG-vervoer van de A15 af te halen door het LPG eerst per schip over het water van Rotterdam naar, pak 'm beet, Tiel te vervoeren, kunnen de risicoplafonds en daarmee de veiligheidszones langs de A15 kleiner worden. Dit zal leiden tot een afname van knelpunten. Ik denk dat wij het bij het vervoer over de weg op deze manier kunnen oplossen.

Voordat ik inga op het spoor, maak ik een paar korte opmerkingen over de robuustheid van het basisnet. Bij de vormgeving van het Basisnet Weg en het Basisnet Water is rekening gehouden met verkeersgroei en bouwplannen. Ik zei het al toen ik over de weg sprak: wij kijken vooruit. Een ander element van de robuustheid zijn de rekenmodellen die aan het basisnet ten grondslag liggen. In het vorige algemeen overleg werden door diverse fracties vragen gesteld over het rekenmodel spoor. Gaat dat wel uit van de nieuwste inzichten? Kunnen veiligheidsmaatregelen ook echt worden gekwantificeerd, zodat er meer mogelijkheden zijn voor ro als het vervoer veiliger is gemaakt? Ik denk dat iedereen daar voor is. Ik heb het RIVM gevraagd om daar goed naar te kijken. De uitkomsten van het onderzoek van het RIVM verwacht ik in april. Het Basisnet Spoor zal dus vormgegeven worden op basis van een model waarin de nieuwste inzichten zijn verwerkt. De winst kan dus worden gepakt als wij in staat zijn het vervoer veilig te laten plaatsvinden. Ik denk dat dit voor het draagvlak van het basisnet in de regio's van groot belang is. Het Basisnet Weg zal ook worden gebaseerd op de nieuwste inzichten. Voor dit basisnet wordt inmiddels gewerkt met een verbeterde versie van het rekenprogramma RBM II.

Het ontwerpproces voor het Basisnet Spoor is het meest complex. Ik heb dat ook al in het vorige overleg gezegd. De druk is hoog omdat het spoor door binnenstedelijke gebieden loopt, waar nu al veel knelpunten zijn. De problemen nemen nog toe door de voortgaande groei van het vervoer, maar ook door de voortgaande ruimtelijke ontwikkeling rond het spoor. Vroeger lagen stations vaak aan de rand van de stad, maar nu worden zij

midden in de stad gebouwd. Net als het Basisnet Weg en het Basisnet Water zal ook het Basisnet Spoor knelpuntvrij worden vormgegeven. Dat doen wij door een aanpak in drie fasen. Eerst bekijken wij welke generieke maatregelen aan de vervoerszijde mogelijk zijn. Ik heb het hierbij met name over het groepsrisico. Indien na deze generieke maatregelen nog overschrijdingen van het groepsrisico resterend, zullen in overleg met gemeenten, ProRail en vervoerders lokale oplossingen worden onderzocht. Dat kunnen zowel maatregelen zijn die betrekking hebben op het vervoer als maatregelen die betrekking hebben op de ruimtelijke ordening. Zo proberen wij eruit te komen. Als al die maatregelen ten slotte niet toereikend zijn om onder de oriëntatiewaarde te komen, zal het Rijk de resterende overschrijding samen met de gemeenten bestuurlijk dienen te verantwoorden. Op die manier gaan wij met het groepsrisico om. Plaatsgebonden is een wet van Meden en Perzen.

In deze fase van het ontwerpproces Basisnet Spoor worden drie generieke maatregelen onderzocht. De uitkomsten van deze onderzoeken zullen cruciaal zijn voor de omvang van de op te lossen problematiek. Om een goed inzicht in de huidige veiligheidssituatie te krijgen, doet het RIVM onderzoek naar de actuele faalkansen, waarmee rekening moet worden gehouden in de risicoberekeningen. Ook onderzoekt het RIVM of het mogelijk is om het effect van een aantal veiligheidsmaatregelen nader te kwantificeren. Ik noemde zojuist het nieuwe rekenmodel, waarmee wij de winst kunnen pakken.

Verder wordt onderzocht of het haalbaar is om treinen zodanig samen te stellen dat een warme BLEVE wordt voorkomen. Ik hecht er zeer aan hierover in de zomer een convenant af te sluiten met het bedrijfsleven, omdat wij hiermee het groepsrisico vrijwel overal tot dicht bij of onder de oriëntatiewaarde terug kunnen brengen. Ik ben het dus eens met iedereen die het belang hiervan heeft uitgesproken. Ik hoop dat dit mogelijk is. Daar doen wij ons best voor en ik houd de Kamer daarvan op de hoogte. Het onderzoek is zover gevorderd dat er al een concreet zicht is op de inhoud van zo'n convenant. De onderzoekers adviseren een aanpak waarbij eerst afspraken worden gemaakt over de relatief gemakkelijk te nemen maatregelen, die goedkoop zijn en tegelijkertijd veel effect hebben – het laaghangend fruit – en daarna over de maatregelen met een afnemende meeropbrengst. Dat klinkt heel logisch en dat is het ook.

De volgende maatregelen worden genoemd. 1. Containertreinen bij vertrek in Nederland warme BLEVE-vrij samenstellen, lijkt haalbaar. Containers vormen momenteel de helft van het vervoer en dit aandeel stijgt. Het belang hiervan is erg groot. 2. Treinen met ketelwagens voor vervoer binnen Nederland op de trajecten buiten de Betuweroute worden eveneens warme BLEVE-vrij samengesteld. Op de Betuweroute zal een wat soepeler regime gelden wegens de grote veiligheidsmaatregelen op dat spoor. 3. Er wordt bezien in hoeverre het aandeel BLEVE-vrije treinen door aanpassing van het rangeerproces op Kijfhoek nog verder kan worden verhoogd. 4. Verder wijs ik nog op de overige maatregelen, waaronder de zuidelijke ontsluiting van Chemelot et cetera. De heer Van Heugten heeft deze aanpassingen nadrukkelijk genoemd. Als deze zomer een convenant wordt afgesloten, zoals wordt verwacht, dan maakt dit andere maatregelen die zwaar ingrijpen in de logistieke bedrijfsvoering overbodig. Dat beperkt ook de noodzaak tot herroutering op grond van externe veiligheid. Dat is ook in het belang van het bedrijfsleven zelf. Ik hoop echt dat dit gaat lukken. Als wij wat willen bereiken, moeten wij altijd realistisch zijn. Daarom benadruk ik dat het 100% warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen niet mogelijk zal zijn, al was het maar omdat ik de samenstelling van treinen in het buitenland niet direct kan beïnvloeden. Dat is wel een internationaal fenomeen. Ik wijs nogmaals op de eerste en makkelijkste maatregel: het in Nederland samenstellen van de

containertreinen die op internationale routes rijden. Dan heb je al de helft te pakken en dat aandeel stijgt. Dit laaghangend fruit heeft het grootste effect.

In het kader van het programma Hoog frequent spoor en het basisnet zijn verschillende routevarianten onderzocht. Optimaal gebruik van de Betuweroute en ontlasting van de Brabantroute zijn daarbij de uitgangspunten. Daar zetten wij dus op in. Dat doen wij niet alleen om redenen van externe veiligheid, maar ook om de frequentie van het personenvervoer op de Randstadroutes en de Brabantroute verder te kunnen verhogen. De nachttrein in Brabant lijkt een succes, en dat is goed nieuws, want het was heel moeilijk om deze trein nog ingepast te krijgen toen de provincie en de rijksoverheid daarmee begonnen. Rekening houdend met de complexiteit en met de geplande overleggronden met gemeenten over het oplossen van knelpunten, verwacht ik – en dan kan ik het filmpje toch nog even op het internet houden, mijnheer Poppe – eind 2009 het ontwerp van het Basisnet Spoor te kunnen afronden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het doet mij deugd dat de minister met veel passie over de warme BLEVE-vrije treinen spreekt. Gaat de minister dat nu regelen, of is dit een kwestie van heel lang onderhandelen?

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat ik ervoor ga om het rond de zomer te regelen. But it takes two to tango. Wij zullen dat daarom proberen. Ik heb hier de hoop en verwachting uitgesproken omdat het bedrijfsleven zelf daar veel voordeel bij heeft. Daarmee worden ook herrouteringsdiscussies en andere zaken voorkomen. Ik heb geen signalen ontvangen waaruit blijkt dat het bedrijfsleven niet gemotiveerd is, maar je hebt het bedrijfsleven wel nodig. Wij leven toch in een land met een grote mate van vrijheid en dat juich ik nog altijd zeer toe.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Misschien kunnen wij op dit punt een deeltje sluiten. Zou het helpen als de Kamer na dit overleg een motie aanneemt waarin zij uitsprekt dat dit linksom of rechtsom moet worden geregeld?

Minister **Eurlings**: Dat helpt altijd, als deze motie aan de twee partijen wordt geadresseerd: it takes two to tango. De positie van de overheid in haar onderhandelingen met het bedrijfsleven mag daardoor niet worden verzwakt. Als de regering bijvoorbeeld in april moet leveren, dan kan het bedrijfsleven daarop wijzen en vragen om de voorwaarden dan maar in te binden. Ik zeg het even heel cru. Het is niet mijn bedoeling om het bedrijfsleven hiermee in een negatief daglicht te stellen, maar wij moeten het spel goed kunnen spelen. Natuurlijk, iedere oproep van de Kamer om er samen uit te komen, zie ik alleen maar als een steun in de rug.

De heer **Poppe** (SP): Heeft de minister hiermee alle vragen beantwoord?

Minister **Eurlings**: Nee, ik moet nog aan de vragen beginnen.

De heer **Poppe** (SP): De minister heeft iets gezegd over het onderzoek van het RIVM naar het samenstellen van de treinen. Dit heeft een beetje te maken met mijn voorstel, namelijk dat er maar bepaalde hoeveelheden op één baanvak aanwezig mogen zijn, gelet op het Besluit risico's zware ongevallen. Wordt in het onderzoek ook daarnaar gekeken? Daarbij gaat het niet alleen om risico's door brandbare vloeistoffen, maar ook om andere risico's. Anders beperken wij ons weer tot één ding.

Minister **Eurlings**: Nee, daar wordt bij dit onderzoek niet naar gekeken. Ik voel wel aan wat de heer Poppe wil. Ik meen dat het nu juist de kracht van het basisnet moet zijn dat, op zoek naar het evenwicht tussen ruimtelijke



ordening, veiligheid, first and foremost, en vervoer, een grens moet worden gesteld. Ik denk daarbij aan een maximumhoeveelheid aan gevaarlijke stoffen die over een bepaald traject mag worden vervoerd. Dat is dan de limiet. Het is bekend hoe het dan gaat werken. Als dat is afgesproken en de limiet wordt overschreden, volgt herroutering. Dan zal men dus via een andere, vaak langere route moeten vervoeren. Wij moeten van Europa het vervoer accommoderen, maar je kunt wel gaan herrouteren als een grens wordt bereikt. Dat zit in het basisnet als zodanig. Ik heb weinig mogelijkheden om te bekijken wat daarbovenop nog op de baanvakken of op één lijn zit. De kracht van het basisnet moet juist zijn dat deze grens wordt gesteld.

De heer **Poppe** (SP): De minister spreekt over laaghangend fruit, maar als je dat plukt – en dat heb ik wel eens gedaan – zie je het hogere fruit al hangen. Neem dat dan mee en beperk je niet alleen tot het laaghangende fruit. Dat is wat ik bedoel. Kijk dan voor de knelpunten, waar veel bebouwing is en waar veel mensen zijn, naar de hoeveelheid stof die daar aanwezig mag zijn, naar de onderlinge verhouding – brandbevorderende producten enzovoort – en naar de samenstelling van de treinstellen, zodat er niet meer dan een bepaalde hoeveelheid op dat baanvak zal zijn. Dat valt met de aansturing van de transporten wel te regelen. Dat kan een verbetering zijn die lucht geeft aan ruimtelijke ordening.

Minister **Eurlings**: Ik ben het met de heer Poppe eens. Het RIVM speelt hierbij wel een rol. Het RIVM zal namelijk inzichtelijk maken wat het de facto aan extra veiligheid oplevert als bijvoorbeeld warme BLEVE-vrij wordt gereden of als door het vervoer nog andere maatregelen worden genomen. Dan kun je een goede keuze maken inzake het veiligheidsniveau en de ruimtelijke ontwikkeling rond het spoorvervoer. Dat het RIVM door zijn berekeningen ons beter in staat stelt om dat te doen, is een absolute randvoorwaarde. Het is echter aan ons om via het accorderen van het basisnet de grens van het vervoer en het evenwicht tussen de drie polen vast te stellen. Dat zullen wij eind dit jaar voor de verschillende tracés moeten gaan doen. Voor een dicht bevolkt gebied zal de afweging rond het vervoer moeilijker zijn dan voor bijvoorbeeld de Betuweroute, waar men zich helemaal heeft voorbereid op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daar zijn blusvoorzieningen en er zijn watersloten en ruime niet bebouwde zones naast het spoor. Dat is een heel andere positie. Daarom zei ik bij het warme BLEVE-vrije rijden dat voor ons de prioriteit nadrukkelijk ligt bij het gemengde spoor dat door de stadscentra loopt. Daar moeten wij beginnen. Daar komt dat in terug. Het is een samenspel. Door een betere rekenmethode van het RIVM wordt zichtbaar wat het oplevert. Dat is ook een motivatie voor het bedrijfsleven om het te doen, want dat levert echt veel meer veiligheid op. Vervolgens moeten wij bepalen wat dat betekent voor de ruimtelijke ordening – gemeenten en provincies willen immers ook blijven bouwen in de stadscentra – en het vervoer. Dat laatste is het eindspel. Daar kom ik natuurlijk nog met de Kamer over te praten. Voorzitter. Ik zal nu proberen om de vragen kort te beantwoorden. Mevrouw Roefs vroeg zich af of het vervoer van gevaarlijke stoffen de ruimtelijke ordening in ons land echt in gevaar zal brengen. Ik ben ervan overtuigd dat dit niet hoeft. Het basisnet geeft handelingsperspectief voor zowel de groei van het vervoer als voor de realisatie van bouwplannen. Natuurlijk kan niet alles overal. Daarom is er voor het vervoer op de meest kwetsbare stukken een bovengrens. Je moet je dus ook afvragen of bouwen op de gevaarlijkste plekken wel zo verstandig is. Creëer je daarmee niet een probleem voor jezelf en onveiligheid voor de mensen die zo'n gebouw bezoeken? Ik denk echter dat het in grote lijnen echt mogelijk moet zijn om de kool en geit gelukkig te laten zijn. Het probleem is alleen dat slechts een van de twee de ontmoeting overleeft. Volgens mij houden

de geiten wel van een beetje kool, mijnheer Poppe. Ik denk dus dat er geen probleem hoeft te zijn.

De heer Poppe vroeg hoe ik omga met de nieuwbouwplannen of het toenemend vervoer. Bij de vaststelling van het basisnet wordt allereerst rekening gehouden met de bouwplannen van alle gemeenten. Wij willen dus niet voor gekke verrassingen komen te staan. Wij willen weten wat er speelt. Er wordt uitgegaan van de vervoersprognoses van 2007. Het is van belang om het ontwerp van het Basisnet Spoor eind dit jaar vast te stellen, zodat alle partijen het handelingsperspectief wordt geboden. Er moet duidelijkheid komen. De mensen moeten weten waar zij aan toe zijn, en dat geldt ook voor gemeenten die ontwikkelingen willen initiëren. De heer Aptroot vroeg welke maatregelen kunnen worden genomen om bijvoorbeeld op de Westerschelde onder de risicoplafonds te blijven. Dat hangt natuurlijk eerst af van de marktontwikkeling in de komende jaren. Laten wij hopen dat het vervoer, en dus onze economie, weer aantrekt. De noodzaak voor maatregelen voor de Westerschelde zal zich in het hoogste groeiscenario op zijn vroegst in 2030 aandienen. De ontwikkeling van het vervoer zullen wij intens monitoren, zodat tijdig kan worden geanticipeerd en, indien noodzakelijk, maatregelen kunnen worden genomen. De heer Van Heugten heeft gevraagd waar de grootste knelpunten zich voordoen en hoe wij daarmee omgaan. Hij preludeerde er al op, en inderdaad, de grootste knelpunten doen zich voor rond de Brabantroute. Door herrouteren, maar ook door het BLEVE-arme rijden kunnen de meeste knelpunten naar onze overtuiging worden opgelost. Daar zijn wij nu mee bezig. Het RIVM zal daarbij helpen. Als je maatregelen neemt, moet je die wel in het rekenmodel terugzien. Dat was tot nu toe het grote probleem. Je kon wel veel verbeteren in het vervoer, maar vervolgens leverde dat in het eindsommetje nauwelijks iets extra's op. Dat was niet meer reëel.

De heer **Van Heugten** (CDA): Hoor ik de minister nu zeggen dat wij uitgaan van geactualiseerde rekenmodellen? De huidige modellen zijn inderdaad veel te conservatief. Daarin zitten nog te veel oude aannames; die kunnen worden geactualiseerd. Wij gaan de nieuwe modellen toepassen. Vervolgens gaan wij bekijken of wij het convenant over het BLEVE-vrije rijden kunnen afsluiten. Mogelijk kunnen wij ook nog iets meer doen via herroutering. Daarna is het perspectief dat de Brabantroute knelpuntvrij, dus zonder plaatsgebonden risico's, wordt opgeleverd.

Minister **Eurlings**: Bij het groepsrisico heb ik zojuist de marsroute aangegeven. Het antwoord op de vraag van de heer Van Heugten is: ja. Daar ga ik echt van uit.

De heer **Poppe** (SP): Bij het basisnet wordt rekening gehouden met vervoersprognoses en bouwplannen. Ik heb net al het aantal jaren genoemd dat wij hiermee bezig zijn. In de tussentijd is er veel gebouwd. Weten de gemeenten dit? Ik heb het voorbeeld gegeven van De Kuip, die men wil vernieuwen. Dat moet een groot spektakel worden. De Kuip ligt tussen het Basisnet Water en het Basisnet Spoor in. Kan Rotterdam of Feyenoord daarmee doorgaan, of zijn er belemmeringen? Zijn daarover afspraken gemaakt met de gemeente? Dat zijn toch belangrijke dingen. De plannen die nu worden gemaakt, bestrijken veel jaren. Hoe voorkom je nu dat plannen worden gevormd waar gemeenten en investeerders veel kosten voor maken terwijl zij uiteindelijk niet kunnen worden uitgevoerd omdat enzovoorts?

Minister **Eurlings**: Laat ik even niet op de casuïstiek van De Kuip ingaan, maar het algemeen houden. Alle bouwplannen tot en met 2007 zijn doorgelicht. Zij zullen een onderdeel uitmaken van de analyse. Verder zal eind dit jaar bekend zijn wat wel of niet kan en welke plannen extra maatregelen van de gemeente vergen om te voorkomen dat de balans wordt

verstoord. Het is precies zoals de heer Poppe het zegt. Dertien jaar is een lange tijd. Misschien waren wij wel op een andere manier met bouwplannen en vervoer omgegaan als er duidelijkheid was geweest. Ik verwacht dat, als die duidelijkheid er straks is, gemeenten veel beter weten wat zij onder welke voorwaarden kunnen doen. Zij zijn er dan van overtuigd dat ook bij het vervoer alles op alles wordt gezet om de veiligheid te optimaliseren en dat binnen het evenwicht maximaal ruimte wordt gegeven voor ro. Ik denk dat dit helpt.

De heer **Poppe** (SP): Mij is niet duidelijk welk antwoord de minister nu geeft. Het onderzoek zou in april worden afgerond. Wordt tegen de gemeenten nu al gezegd dat zij moeten uitkijken omdat maatregelen genomen moeten worden voor spoor, weg of water? Kunnen zij dan niet uitbreiden of kunnen bijvoorbeeld de plannen voor De Kuip dan niet worden uitgevoerd omdat daardoor een heleboel dingen worden geblokkeerd? Als de gemeente nu zegt dat de plannen zijn gebaseerd op de bestaande situatie en dat zij daar niet meer van af wil zien, wat doet de minister dan? Is het een blokkade? En zo ja, waarvoor is het dan een blokkade? Voor de ruimtelijke ordening, voor het gebruik van de ruimte, of voor het vervoer van gevaarlijke stoffen? Wat is daarbij de balans? Die is mij niet duidelijk. Anders zijn er over drie jaar nieuwe knelpunten.

Minister **Eurlings**: Alle plannen die in 2007 bestonden zijn meegewogen. Ik weet niet wanneer de vernieuwing van De Kuip in beeld is gekomen. Daarom ben ik voorzichtig met ingaan op de casuïstiek. Stel dat de locatie enzovoort van de nieuwe Kuip al in 2007 bekend was – maar ik denk dat dit niet het geval is – dan zijn deze plannen meegewogen. Alles wat gepland was, ook hetgeen in 2011 wordt gerealiseerd, is meegewogen als uitgangspunt om de pijler ro naast de pijler vervoer, met veiligheid als voorwaarde, in beeld te brengen. Dat is gedaan zodat wij volgend jaar niet opeens met een hijskraan worden geconfronteerd waardoor het evenwicht verdwijnt omdat wij daarmee geen rekening hebben gehouden. Dat geeft het gevoel dat je er bij de startpositie eind dit jaar goed voor staat. Zo ongeveer alles wat de komende jaren wordt gebouwd, is meegewogen. Alles wat erbij komt, moet dus worden bekeken. Als het niet kan, is er een ander afwegingspunt. Kan het dan op een andere manier worden gedaan, of blijkt dan dat er echt een knelpunt is? Kunnen wij dan tussen nu en het eind van het jaar, door de extra maatregelen die bij het vervoer worden genomen en door de doorrekening van het RIVM, waardoor extra maatregelen worden beloofd, nog extra ruimte creëren waardoor zaken wel mogelijk worden? Vanaf nu kan dus niet meer worden gebouwd en vervoerd zonder naar de consequenties te kijken. Nieuwe bouwplannen moeten worden beoordeeld op hun effect op dat evenwicht. Ik denk dat mijn collega van VROM nog beter in staat is om op dit punt en detail te antwoorden.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, ik zie dat u weer wilt interrumperen, maar ik denk dat de minister antwoord heeft gegeven. Kort samengevat heeft hij gezegd dat nu rekening wordt gehouden met de bestaande bouwplannen en dat het basisnet daarop wordt gebaseerd. Daarna is het basisnet leidend voor plannen op het gebied van de ruimtelijke ordening.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat daarbij om de bouwplannen die in 2007 bekend waren. Wij zijn nu een tijd verder. Mijn vraag is of de plannen die er nu zijn, ook kunnen worden meegewogen. Anders maak je problemen die niet nodig zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil de minister vragen wat er daarna gebeurt. Ik hoop dat wij, als het basisnet eind dit jaar klaar is, toch doorgaan met het weren van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Dat

geeft immers meer ruimte voor ruimtelijke ordening. Gaan wij wel verder met mogelijke nieuwe aanleg, zodat routes makkelijker worden enzovoort? Wat gebeurt er als het helemaal klaar is? Maak je de ruimte dan toch weer groter als dat kan?

Minister **Eurlings**: Mevrouw Cramer zal dadelijk nog ingaan op de vraag van de heer Poppe.

Mevrouw Roefs kan ik geruststellen. Ook als het basisnet is vastgesteld blijven wij de sector stimuleren om veiliger te rijden, niet in het minst omdat dit voor de sector zelf van groot belang is. Als de sector veiliger rijdt en dat wordt beloond door de RIVM-rekenmethodiek, dan wordt daarmee voorkomen dat de sector zelf tegen de grens aanloopt. Dat is het mooie van de duidelijkheid. Als er voor een tracé een plafond geldt, dan weet iedereen, ook de vervoersector, dat er een grens is. Vroeg of laat komt die grens op de meest kwetsbare tracés, zoals de Brabantroute, in zicht. Dan moet herroutering plaatsvinden. Dat is logistiek gezien niet altijd optimaal. Het is dus in het belang van de sector zelf om veiliger te rijden. Voor gemeenten is het van belang dat wij het basisnet nu echt gaan vaststellen, zodat men weet waar men aan toe is. Bij het groepsrisico kan het voorkomen dat men met de gemeenten rond de tafel moet gaan zitten om te bezien hoe men eruit kan komen. Dan kan een weging plaatsvinden: wordt 't het een of het ander, of redden wij het niet?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Blijft dan het streven om het plafond niet te bereiken?

Minister **Eurlings**: Dat lijkt mij wel. Wij hebben de Betuweroute niet voor niets aangelegd. Zeker, absoluut.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De norm voor het groepsrisico is niet veel meer dan een oriëntatiewaarde. Deze wordt vandaag de dag op een aantal plekken 10 tot 50 keer overschreden. Dat is extreem. Als ik het goed heb, zegt de minister dat na de vaststelling van het Basisnet Spoor per aandachtsgebied zal worden bekeken hoe groot de overschrijding mag zijn. Dat wordt dan lokaal uitonderhandeld. Heb ik dat juist? Wat is de norm nog waard als deze zo flexibel is dat deze per keer toch weer mag worden overschreden? Of mag de norm slechts tot een maximum worden overschreden? De huidige praktijk, namelijk dat de norm voor het groepsrisico op sommige plaatsen 10 tot 50 keer wordt overschreden, is dan verleden tijd, maar wat is dan de nieuwe norm voor de overschrijding? Wat is nog maximaal toelaatbaar?

Minister **Eurlings**: Op deze vraag is geen antwoord te geven. De eerste lijn is dat je probeert om de norm te halen, maar het is inderdaad een oriëntatienorm. Hierover heb ik eerder met een Kamerlid van GroenLinks van gedachten gewisseld. Het is altijd een oriëntatienorm geweest. Dat wil niet zeggen dat je niet moet proberen om die norm te halen. Daarom heb ik de volgorde aangegeven. Als er een probleem is, gaan wij eerst kijken welke generieke maatregelen bij het vervoer mogelijk zijn. Zo probeer je het op te lossen. Is de situatie bovenproportioneel en gaat het echt niet, dan zal in het overleg tussen gemeenten, ProRail en vervoerders moeten worden gezocht naar een lokale oplossing. Daarbij wordt niet alleen naar het vervoer gekeken, maar ook naar de ruimtelijke ontwikkeling. Als je dan op een onmogelijke situatie stuit, wat in een uitzonderlijke situatie kan voorkomen, dan is er een uitdrukkelijke verantwoordingsplicht voor het Rijk en de gemeenten om alle feiten op tafel te leggen en aan te geven wat de gevolgen zijn als men het beoogde ten koste van alles wil halen. Dan moet beargumenteerd worden aangegeven dat de ingreep zo buitenproportioneel is, dat deze niet haalbaar is. Dan wordt dus bestuurlijk de nek uitgestoken. Ik vind dat een heel goede manier om met oriëntatie-

waarden om te gaan. Dan blijft het streven om de norm te halen, zowel aan de zijde van het vervoer als aan de zijde van ro. Als het dan echt niet kan, dan ligt de verantwoordingsplicht bij ons. Ik vind dat een behoorlijke stimulans om zo dicht mogelijk bij de norm te blijven, zelfs op de moeilijkste punten. Je kunt dat dus niet 100% garanderen, maar dan zal uiteindelijk worden beargumenteerd waarom het op die plek niet lukt. De algemene lijn is natuurlijk dat je het wel probeert te halen. Ook op dit vlak zal mijn collega van VROM een beter antwoord kunnen geven dan ik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit laat nog wel heel veel ruimte open voor het Basisnet Spoor. Dit houdt immers in dat wij van aandachtsgebied tot aandachtsgebied een andere norm voorstellen. Dan zeggen wij wel dat het knelpuntenvrij is, maar dan is er vervolgens te weinig gebeurd. Over de eerste oplossing is iedereen het eens. Daar hadden wij net al een deal over. Dat moet aangepakt worden. Dat moet hoe dan ook worden geregeld. Als de minister zo veel ruimte laat voor het vergaand overschrijden van de norm, dan snap ik niet meer waar die normen nog over gaan, anders dan dat zij de vervoerssector zouden moeten dwingen om nog verdergaande maatregelen te nemen. Een norm voor risico moet betekenis hebben. Als je die norm twee keer overschrijdt, alle, maar 10 tot 50 keer maakt de norm betekenisloos. Dan heeft hij geen enkele functie meer. Dan zou ik bijna zeggen «gooi die norm maar weg», maar dat willen wij ook niet. Waar blijft de betekenis van de norm voor het groepsrisico bij de aandachtsgebieden? Dit vraagstuk kan alleen maar worden opgelost als de minister hier een maximaal toelaatbare overschrijding uitspreekt. Anders weet ik niet meer waar wij het over hebben.

Minister **Eurlings**: Toen ik net minister was, hebben wij gesproken over het voorkomen van spookpaden bij de trein. Wij moeten ook voorkomen dat wij in spookverhalen verzanden. Ik zeg dat vriendelijk, maar ben daarin serieus. De heer Vendrik zegt dat de norm 10 tot 50 keer wordt overschreden. Laten wij eerst de berekeningen afwachten, zodat duidelijk wordt waar wij bij het groepsrisico op verschillende punten over spreken. Daar wordt nog aan gerekend. Deze feiten zullen transparant op tafel komen. Wij moeten ervoor oppassen dat het beeld ontstaat van een overschrijding van 10 tot 50 keer.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is wat de lagere overheden ons in een brief melden.

Minister **Eurlings**: Ik heb in mijn tekst geprobeerd aan te geven wat de marsroute is. Het RIVM komt met een nieuwe rekenmethode. Die gaan wij gebruiken, maar die is er nog niet. Dat geeft al aan dat het prematuur is om te stellen dat de norm 10 tot 50 keer wordt overschreden. Die rekenmethode hebben wij nodig. Daarna zullen wij proberen om een convenant te sluiten met de vervoerders. Ik heb al gezegd hoe belangrijk het warme BLEVE-vrije rijden is. Als dat lukt, scheelt dat een behoorlijke slok op een borrel. Vervolgens gaan wij doorrekenen en eind dit jaar zal dus duidelijk zijn over welk groepsrisico je het hebt, met de nieuwe rekenmethode en met het convenant over het warme BLEVE-vrije rijden.

De heer **Poppe** (SP): En het hooghangende fruit?

Minister **Eurlings**: Wij zullen ook proberen om het hooghangende fruit te plukken.

Laten wij dus eerst de cijfers afwachten. Ik zeg nogmaals dat het een oriëntatiewaarde is. Er is nooit, door wie dan ook, gezegd dat deze waarde juridisch een wet van Meden en Perzen wordt. De eerste lijn is om te proberen het te redden met het vervoer, als het moet met het aanpassen van het vervoer. Als dat niet lukt, dan lokaal vervoer / ro. Wordt samen

met de gemeente geconstateerd dat het echt te ver gaat, dan kan de gemeente tegen het Rijk zeggen dat een hoger groepsrisico wordt geaccepteerd omdat de maatregelen anders echt te draconisch worden. De gemeente staat hier dichterbij dan wij hier in Den Haag. In dat geval zullen wij het aan de Kamer moeten verantwoorden. Dan komt het open op tafel en dan is het haar recht om daar, in dat concrete geval, kritiek op te hebben. Ik vind het juist heel erg transparant. De inzet is om eraan te voldoen, maar je kunt niet van tevoren garanderen dat dit overal kan. Als dat niet zo is, ligt de verantwoordingsplicht bij ons en kan hierover vrijelijk in de Kamer van gedachten worden gewisseld. Laten wij echter oppassen met het oproepen van het beeld dat de norm 10 tot 50 keer wordt overschreden, want dat is op z'n zachtst gezegd voorbarig.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Met respect, maar dat is geen antwoord op mijn vraag. Ik vroeg de minister wat voor hem de maximaal aanvaardbare overschrijding is. Laten wij die 10 tot 50 keer overschrijding in de huidige situatie even voor wat het is. Mijn punt is dat de minister een Basisnet Spoor ontwerpt waarbij hij een overschrijding van het groepsrisico denkbaar acht. Ik vraag hem concreet welke overschrijding hij maximaal aanvaardbaar acht.

Minister **Eurlings**: Ik dacht op deze vraag geantwoord te hebben. Nogmaals, dat is niet generiek te zeggen. Dat hangt af van de lokale situatie en, last but not least, van het standpunt van de meest betrokken gemeente zelf. Laten wij hier niet van tevoren grenzen gaan trekken. Wordt de norm niet gehaald, dat is het mede de gemeente zelf die te bepalen heeft hoe wij daarmee omgaan.

Voorzitter. Wat kan worden gedaan om het vervoer via de Betuweroute verder te maximaliseren? Wij gaan partijen blijvend verleiden om gebruik te maken van de Betuweroute, met tarifiering, met voorrang, met snelheid. Het is gewoon een goed product. Daarnaast kunnen vervoerders door risicoplafonds op andere transportassen indirect gedwongen worden om te herrouteren naar de Betuweroute. Dat is ook het mooie van het basisnet: het houdt op een gegeven moment gewoon op. En dat geldt zeker voor de meest gevaarlijke transporten.

De heer Van Heugten heeft gevraagd of herrouteren en BLEVE-vrij rijden in de praktijk worden gebracht en of zij voldoende zullen zijn. Hier kom ik op terug.

Hij vroeg verder of er ook andere knelpunten zijn dan externe veiligheid, zoals het geluid. Ja, die zijn er. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor worden in de afweging ook andere criteria betrokken: personenvervoer versus goederenvervoer, geluidscapaciteit op het spoor enzovoort. Ik heb eerder gesproken met de voorganger van de heer Aptroot over de maximale geluidsruijme et cetera. Het is onze bedoeling dat dit een stukje extra ruimte geeft voor het vervoer.

Kan het basisnet wijzigen bij onvoorziene omstandigheden? Hoe verhoudt zich dit tot het duurzame evenwicht? Het basisnet wordt robuust ontworpen. Dit betekent dat wij verwachten dat het in de komende decennia niet zal worden aangepast. Duidelijkheid dus over vervoer, ro en de garantie van de veiligheid. Wel zal bij de realisatie van nieuwe infrastructuur het basisnet worden uitgebreid. Dat moet daar immers bij worden betrokken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de nieuwe Maasvlakte.

De heer Vendrik heeft gevraagd of het te duur zou zijn om het vervoer van LPG te verschuiven van weg naar water. Het onderzoek hiernaar loopt nog. Ik kan daarom nu nog niet zeggen hoe duur die eventuele oplossing zal zijn. Ik weet nog niet wat uit het onderzoek komt, maar ik verwacht de resultaten rond april/mei. Ik zal de Kamer daar zo snel mogelijk over informeren. Het is wel degelijk een oplossingsrichting die ik niet voor niets in mijn inleiding heb genoemd.

Houden BP en Shell zich aan hun toezegging om zoveel mogelijk de Betuweroute te gebruiken voor het vervoer van LPG? BP heeft mij gemeld dat in de periode juni tot september 2008 66% van zijn LPG-vervoer al via de Betuweroute heeft plaatsgevonden. Dit percentage had hoger kunnen zijn indien deze spiksplinternieuwe lijn geen zes weken nodig had gehad voor onderhoud. Shell heeft mij gemeld dat in de maanden juni en juli 82% van hun vervoer via de Betuweroute heeft plaatsgevonden. De maanden augustus en september, toen het onderhoud plaatsvond, zijn daarbij buiten beschouwing gelaten. Ik geef dit aan om de Kamer ervan te overtuigen dat men dit wel degelijk serieus neemt. Wij zijn nog niet bij de 100%, maar wij zijn wel aardig op streek. Wij willen in die richting doorpakken door daarover met elkaar afspraken te maken. Shell en BP willen echt. Natuurlijk moeten zij gestimuleerd worden, maar het beeld dat men niet wil is niet juist. De bedrijven in Nederland willen zich echt laten zien als bedrijven die oog hebben voor de leefomgeving. Ik moedig dat aan. De voorlopers geven wij veel positieve publiciteit, zodat degenen die nog even niet meedoen, ook die positieve publiciteit willen krijgen. Ik vind dat verleiden de goede lijn.

Hoeveel gevaarlijke stoffen gaan nu over de Betuweroute en hoeveel gevaarlijke stoffen gaan er minder over de Brabantroute? De definitieve cijfers van ProRail over het gerealiseerde vervoer in 2008 verwacht ik in april. Vooruitlopend daarop heeft ProRail mij voorlopige cijfers over de Brabantroute en de Betuweroute verstrekt. Over de Brabantroute tussen Breda en Tilburg gingen in 2007 ongeveer 31 150 ketelwagens en containers. In 2008 was dit nog maar 23 000. Dat is al 25% minder. Over de Betuweroute gingen in 2008 8 500 ketelwagens en containers. De hoeveelheid die er op de Brabantroute is afgegaan, is ongeveer gelijk aan de hoeveelheid die er op de Betuweroute is bijgekomen. Laten wij er dus voor zorgen dat die verhouding in 2009 nog verder in de richting van de Betuweroute opschuift.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister wil de vervoerders ertoe verleiden om het vervoer van gevaarlijke stoffen te verplaatsen van de Brabantroute naar de Betuweroute. Welke invloed wordt uitgeoefend via de tarieven? Het is toch duurder om over de Betuweroute te rijden dan over de Brabantroute? Kunnen wij op dat vlak misschien iets doen?

Minister **Eurlings**: Voor de zware treinen is het tarief voor de Betuweroute gunstig. Ik zal zo meteen ingaan op de tarieven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De bestuurlijke afspraken met Dordrecht. Herrotering van het vervoer van gevaarlijke stoffen als gevolg van de ingebruikname van de Betuweroute mag niet leiden tot een significante toename van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie. Dat is gewoon een uitgangspunt. Dan zie je weer hoe belangrijk de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in de praktijk toch is. De contour voor het plaatsgebonden risico zal voor het spoortracé langs de wijk Crabbehof op maximaal 30 meter komen te liggen.

Gevraagd werd waarom het bedrijfsleven niet is betrokken bij de bestuurlijke afspraken. Bij de bestuurlijke afspraken in het kader van de nationale sleutelprojecten is rekening gehouden met de op dat moment bekende vervoersprognose tot 2020. Die prognose is in 2003 gemaakt. Daarmee is indertijd het belang van de vervoerende bedrijven weliswaar zo goed mogelijk meegenomen, maar dat is dus geen afspraak geweest zoals de afspraken die wij nu gaan maken in het kader van het basisnet. Dat wij het nu op deze manier samen doen, is toch het wenkend perspectief. Dat is ook de toekomst.

Er is sprake van een eventuele zuidelijke spoorontsluiting vanaf het chemisch complex Chemelot bij Sittard. De inhoud en de financiering van het plan worden momenteel uitgewerkt door de gemeente Sittard, de

provincie Limburg en Chemelot zelf. Het resultaat zal ons in het voorjaar worden voorgelegd. Ik hoop dit in een bestuurlijk MIRT-overleg dit voorjaar met de provincie Limburg te kunnen bespreken. Ik wacht dit met grote belangstelling af. Het belang van die boog is mij zeer helder. De heer Poppe vroeg of het emplacement Sittard aan de normen voldoet. De investering in een Chemelot-zuidboog kan de rangeerlast in Sittard duurzaam verkleinen. Daarom hebben mevrouw Roefs en de heer Van Heugten het belang daarvan benadrukt. Dat is dus interessant. Ik wacht het voorstel af.

Mij is ook gevraagd hoe ik in het algemeen aankijk tegen infrastructuur in de vorm van spoorbogen. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor wordt nagedacht over een toekomstvast spoornet voor personen en goederen. Daarbij wordt nadrukkelijk bekeken of de spoorbogen extra capaciteit kunnen opleveren. Ook de boog tussen Zeeland en Antwerpen staat mij zeer helder voor ogen. Ik heb hierover gesproken met Bert Klerk van ProRail. Bij de opening van de Sloelijn meende hij de Belgische partijen te kunnen inspireren om daaraan mee te doen. Ik zal daarbij de vinger aan de pols houden. Ook daar is het zeer onfortuinlijk dat de vervoerder vaak met gevaarlijke stoffen en andere stoffen eerst naar Kijfhoek moet en dan terug naar Antwerpen. Dat is ook voor de concurrentiepositie van de Zeeuwse havens niet goed.

De heer Aptroot vroeg met welke maatregelen het risico ook in de binnenstad wordt verlaagd. Je kunt maatregelen nemen voor het vervoer en voor de omgeving. Bij het spoor kun je werken met het samenstellen van de treinen en bij de weg met de modal shift. Zoals ik al zei, wordt de haalbaarheid van deze maatregelen onderzocht. Verder kun je lokale maatregelen nemen, zoals langzamer rijden op het spoor. Ik duid nu op het lokale samenspel tussen vervoer en ro, de tweede optie als het groepsrisico niet wordt gehaald. Je kunt langzamer rijden of wissels op een andere plek aanleggen. Wissels leveren immers een groter risico op. Met de aanleg van de ATB-Vv, de verbeterde versie, juist op die plekken, kun je ook de veiligheid lokaal verhogen. Bij een weg kun je nog kiezen voor een lagere snelheid of voor ongelijkvloerse kruisingen. Dat helpt ook in het risico-profiel. Dergelijke lokaal werkende maatregelen komen aan de orde in het overleg met de betrokken gemeente indien generiek, de eerste stap, niet voldoende resultaat kan worden gehaald. Als dat allemaal niet werkt, is er nog een laatste mogelijkheid om iets aan de ruimtelijke ordening te doen. Je kunt de bouwplannen anders vormgeven, je kunt veiligheidsvoorzieningen in de omgeving aanbrengen of aan het gebouw, je kunt ook voorzieningen voor hulpdiensten, bijvoorbeeld de bluswatervoorziening, extra oppeppen. Ook daardoor wordt het veiligheidsprofiel verbeterd.

Hoe staat het met de voortgang van het incidentregistratiesysteem? Is dit een RWS-systeem? Is het niet beter om één systeem te hebben? Het ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt eraan om één incidentenregistratiesysteem te realiseren. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is er een internationale verplichting om incidenten boven een bepaalde omvang te melden. Hiervoor is een internationaal afgesproken format verplicht. Bij de verdere uitwerking zal Rijkswaterstaat zorgen voor een zo goed mogelijke integratie van de beide datastromen. Dit wordt dus opgepakt.

Hoever staat het met het incidentmanagement en de werkplannen? De Werkgroep Incident Management heeft ervoor gekozen om eerst de ervaringen die in de buurlanden zijn opgedaan te bestuderen. Op basis daarvan zal het conceptwerkplan van de Werkgroep Incident Management worden aangepast. Even over de grens kijken zal allerm minst lang duren. De verwachting is juli 2009.

Wat is volgens de EU-regelgeving toegestaan op het gebied van herkenbaarheid? In de Europese Unie zijn duidelijke afspraken gemaakt over bebording, codering van stoffen en dat soort zaken. In een vorig overleg, over de oranje treinen, hebben wij daarover gesproken. Het is



van groot belang dat alle lidstaten deze lijn eenduidig volgen omdat het vervoer internationaal plaatsvindt. Wij willen immers dat tekst op een Duitse container, tank of ketelwagen die naar Nederland komt, voor ons direct leesbaar en begrijpelijk is. Eenzijdige toevoegingen kunnen verwarrend werken: wat moeten buitenlandse hulpverleners bijvoorbeeld met voor hen onbekende toevoegingen en wat moeten wij met een Duits bord dat wij niet begrijpen? Over de coderingen zijn afspraken gemaakt. De bulk vervoerde gevaarlijke stoffen worden zonder meer gescheiden en vervoerd in herkenbare voertuigen. De heer Poppe heeft zorgen geuit over stukgoederen. Voor het deel dat niet bulk wordt vervoerd is een logistieke scheiding heel moeilijk haalbaar. Voor het containervervoer zou dit inhouden dat er wereldwijd speciale stukgoedcontainers zouden moeten komen. Dan nemen niet alleen de logistieke kosten toe, maar dan moeten daarover ook wereldwijd afspraken kunnen worden gemaakt. Als je wel eens een IMO-discussie (Internationale Maritieme Organisatie) hebt meegemaakt, dan weet je dat Europese afspraken relatief gezien heel snel tot stand komen. De bevoorrading van winkels kan in gevaar komen doordat met sommige landen wel goede afspraken kunnen worden gemaakt over het vervoer, maar met andere landen niet. Gevaarlijke en niet gevaarlijke stoffen moeten in aparte wagons worden vervoerd etc. Er is wat dat betreft dus gewoon een heel erg groot probleem. Het onderzoek heeft ook vraagtekens gezet achter de meerwaarde hiervan en de technische moeilijkheid ervan benadrukt. Het is een heel moeilijk te realiseren zaak.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat mij om het transport in het algemeen, dus niet om bulk. Het gaat mij om het klein verpakken van gevaarlijke stoffen samen met niet gevaarlijke stoffen. Ik heb gevraagd of de minister bereid is om een onderzoek te laten doen naar de omvang en de aard van dit soort transporten, die vaak ook door de bebouwde kom plaatsvinden. Daar zal wel literatuur over zijn. Wil hij daarvan een risicoanalyse laten maken? Dit betreft immers ook vervoer over de weg. Transportmiddelen zouden de borden moeten voeren die bestemd zijn voor de gevarenklasse, als stoffen in kleinverpakking een deel van de lading uitmaken. Als de volledige lading bestaat uit kleinverpakking, dan moeten de borden al worden gevoerd. Ik heb het vermoeden dat het vervoer waarbij de kleinverpakking een deel van de lading uitmaakt, kan toenemen. Ik denk bijvoorbeeld aan een transport met de combinatie tandenborstels en bestrijdingsmiddelen. Is de minister bereid om hiernaar een onderzoek te laten doen?

Minister **Eurlings**: Classificatie met borden heeft eigenlijk alleen maar meerwaarde als dit internationaal wordt opgepakt. Veel wagons met gevaarlijke stoffen die door Nederland rijden, komen rechtstreeks uit het buitenland en andersom. Anders ontstaat wellicht een schijnzekerheid. Als er geen bord hangt, denken burgers misschien dat er geen gevaarlijke stof in zit, terwijl dat nog maar de vraag is als de container of de ketelwagen uit een buitenland komt dat de borden niet voert. Net als de heer Vendrik heb ik eerder mijn waardering uitgesproken voor de grote betrokkenheid van de heer Poppe bij dit dossier door de jaren heen. Ik heb net al gezegd dat het al heel moeilijk is om te onderzoeken of het gevaarlijk is en of het enigszins oplosbaar is. Je kunt slechts in de containers gaan kijken. Ik waardeer de betrokkenheid echter zeer en daarom zeg ik wel toe dat ik een onderzoeksbureau zal vragen of dit onderzoekbaar is. Ik zet daar zelf vraagtekens bij. De reactie van het onderzoeksbureau op deze vraag zal ik naar de Kamer sturen. Dan kunnen wij naar aanleiding daarvan hierover nader spreken.

Voorzitter. Het tarievenstelsel. Het is goed om te constateren dat de Betuweroute relatief goedkoop is voor de wat zwaardere treinen, die meestal deel uitmaken van een grote samenstelling. Het vervoer over

deze lijn is bovendien snel. Er is geen oponthoud en de treinen kunnen direct naar Duitsland rijden. Onder het huidige tarievenstelsel neemt het vervoer over de Betuweroute stevig toe. Dit geldt vooral voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer over de Brabantroute neemt juist stevig af, namelijk met 25% in één jaar tijd. Dat lijkt dus goed te werken. Het is bekend dat de capaciteit van de Betuweroute lang een probleem is geweest. Nu is de capaciteit groter dan het gebruik. Ik hoop dat de groei van het vervoer, en vooral het vervoer van gevaarlijke stoffen, op de Betuweroute doorzet. Ik heb al gezegd dat Shell en BP het grootste deel van het vervoer van LPG over de Betuweroute laten plaatsvinden. Eind dit jaar zullen wij zicht hebben op de maatregelen die nodig zijn om de knelpunten op het gebied van externe veiligheid langs het gemengd spoor op te lossen. Dan hebben wij een beeld van de grenzen bij het gemengd spoor. Dan is ook duidelijk welke remmende werking uitgaat van de grens die op sommige plekken kan gaan gelden. Ik zeg bij dezen toe dat wij dan zullen bezien of een nader tariefinstrument moet worden ingezet, bijvoorbeeld het belonen van veilig samengestelde treinen. Dan denk ik aan treinen zonder een risico op een warme BLEVE.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Belonen?

Minister **Eurlings**: Ja. Het hoeft niet altijd zuur te zijn. Het mag ook eens lekker zoet. Daar zijn wij in deze tijd wel aan toe. Voorzitter. De heer Aptroot vroeg naar het uitgangspunt van de berekeningen voor het Basisnet Weg. Bij het Basisnet Weg is rekening gehouden met het verwachte vervoer in 2020. Er is nadrukkelijk een groeibuffer ingebouwd: twee keer het verwachte vervoer in 2020 en voor LPG anderhalf keer het verwachte vervoer in 2020. Deze groeiruimte voor vervoer is nadrukkelijk in balans met de effecten op de ruimtelijke ordening. Wij denken dat het realistisch en toekomstvast is. Wij hebben er niks aan om hier even quasi streng in de bus te blazen om vervolgens over twee jaar met de grootste problemen te worden geconfronteerd zodat wij hier opnieuw een basisnet moeten gaan definiëren. Ik denk dat wij met deze buffers ruim vooruit kunnen op een manier die veilig is en aan ruimtelijke ordening voldoende ruimte geeft.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun vragen in eerste termijn. Wij spreken over het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, weg en spoor, en over de vormgeving van de basisnetten voor deze verschillende modaliteiten. Een groot aantal vragen is al door collega Eurlings beantwoord. Ik ga vooral in op de vragen over ruimtelijke ordening en milieu. Collega Eurlings en ik trekken op dit dossier gezamenlijk op. Ik citeer de Staatscourant van 18 maart, waarin dit treffend wordt omschreven: «In de ontwikkeling van het dossier zijn nog altijd sporen van de oude tegenstellingen tussen de departementen van Verkeer en Waterstaat en VROM te traceren, hoewel zij over dit onderwerp sinds lang hartelijke betrekkingen hebben aangeknoopt. Zij streven gezamenlijk naar een evenwicht tussen vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.» Dat is treffend gezegd, want dat is precies wat wij nu aan het doen zijn. De leden lachen, maar niet ik zeg het, de journalistiek zegt het! Ik noem de mijlpalen. Wij hebben de grote chloor- en ammoniaktransporten over grote afstanden uitgefaseerd, wij zijn al ver met het routeren van het LPG-transport via de Betuwelijn en wij zijn bezig met warme BLEVE-vrije transporten. Ook dat gaat heel voortvarend. Met andere woorden, de grote problemen waarover wij zes jaar geleden nog uitgebreid spraken in de Kamer, zijn voor een groot deel opgelost. Ik memoreer dat toch even. Daarnaast hebben wij met het basisnet een systeem dat garandeert dat wij de zaken in de toekomst goed onder controle kunnen houden. Over deze punten is een aantal vragen gesteld. Ik beantwoord allereerst de vragen over het basisnet en vervolgens die over het convenant met DSM.

Mevrouw Roefs vraagt of het vervoer van gevaarlijke stoffen de ruimtelijke ontwikkelingen niet in gevaar brengt. Dit was een algemene vraag, maar er zijn nog verschillende andere vragen over gesteld. Dat is begrijpelijk, want dit is natuurlijk de crux. Het basisnetsysteem moet er juist voor zorgen dat het transport van gevaarlijke stoffen, de veiligheid en de ruimtelijke ontwikkeling met elkaar in balans worden gebracht. Het antwoord op de algemene vraag van mevrouw Roefs is dus: er is wel sprake van een spanningsveld, maar dat is precies wat wij proberen aan te pakken. In de huidige situatie, dus zonder het basisnet, is er sprake van voortdurende onzekerheid over de vervoersaantallen waaraan bouwplannen getoetst moeten worden. De cijfers wijzigen van tijd tot tijd en dat brengt veel onduidelijkheid en onzekerheid met zich mee. Juist de komst van het basisnet maakt een einde aan die onzekerheid. Ik kom nog terug op oriëntatiewaarden en dergelijke, maar hier werken wij hard aan. Gemeenten weten bij het basisnet met welke ruimte zij rekening moeten houden bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook wordt eenduidig vastgelegd bij welke vervoersaantallen de gemeente het groepsrisico moet beheersen en toetsen. Het uitgangspunt is dus ook voor gemeenten glashelder.

Mevrouw Roefs vraagt: wat houden de bestuurlijke afspraken met Dordrecht in? De herroutering van het vervoer van gevaarlijke stoffen als gevolg van ingebruikname van de Betuweroute mag niet leiden tot een significante toename van het groepsrisico. Dat is natuurlijk ook haar zorg. Dat is de eerste afspraak. De tweede afspraak is dat de contour van het plaatsgebonden risico, de PR 10-6, voor het spoortracé langs de wijk Crabbehof op maximaal 30 meter komt te liggen. Dat is dus ook goed vastgelegd. Dordrecht is inderdaad een moeilijk punt, omdat daar veel vervoer doorheen gaat. Het is dan ook terecht dat mevrouw Roefs daarnaar vraagt. Zij vraagt ook waarom het bedrijfsleven niet betrokken is geweest bij de bestuurlijke afspraken in Dordrecht. Alle afspraken vloeien over het algemeen voort uit wat is afgesproken in de ketenstudies, waar vertegenwoordigers van het bedrijfsleven intensief bij zijn betrokken. Je kunt niet voor elk tracé apart afspraken maken. De afspraken in Dordrecht zijn consistent met de resultaten van de ketenstudies.

Er zijn verschillende vragen gesteld over het groepsrisico en welke ankerpunten dat biedt. Allereerst, wat is het groepsrisico? Dat is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van tien of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die transportroute. Dat klinkt allemaal heel abstract. Vele wetenschappers hebben zich beziggehouden met de vaststelling van die norm. Het is echter geen norm in de zin van het plaatsgebonden risico. Het is een oriëntatiewaarde. Gemeenten moeten als bevoegd gezag elke toename van het groepsrisico verantwoorden, met de oriëntatiewaarde als ijkpunt. Hoewel gemeenten kunnen afwijken van de oriëntatiewaarde, zijn zij daar in de praktijk terughoudend mee. In het verleden is dat wel degelijk gebeurd. De heren Poppe en Vendrik spraken daarover hun zorgen uit. Na invoering van het basisnet moet het college van B en W aan zijn gemeenteraad verantwoorden waarom de oriëntatiewaarde wordt overschreden. Als dat niet helemaal correct verloopt en die lokale afweging veel discussie oplevert, kan altijd de VROM-inspectie nog haar standpunt inbrengen. Er is dus altijd een controle aan gekoppeld. Overschrijdingen van de oriëntatiewaarde leiden in het basisnet tot zogenaamde aandachtspunten. En, zoals ook collega Eurlings heeft gezegd, die aandachtspunten kun je op verschillende manieren aanpakken en oplossen. Dat kan allereerst door generieke maatregelen, bijvoorbeeld het warme BLEVE-vrije rijden. Het kan ook door maatwerk, zowel in de infrastructuur als in de ruimtelijke ordening of alles wat daarmee samenhangt. Je kunt ook gezamenlijk verantwoording afleggen als je, na deze twee stappen gezet te hebben, toch van mening bent dat je van de oriëntatiewaarde moet afwijken omdat het echt onmogelijk is om het helemaal op

te lossen volgens de waarden die daarvoor staan. Dat zijn echt uitzonderingen, bijvoorbeeld als wij allemaal vinden dat wij een historisch pand niet moeten afbreken. Het is dus niet de bedoeling dat een college van B en W zo'n oriëntatiewaarde als een stip aan de horizon ziet waaraan het zich niet gebonden hoeft te voelen. Dat is niet de betekenis van de oriëntatiewaarde.

De heer **Poppe** (SP): Minister Eurlings zei ook al dat gemeenten zelf kunnen wikken en wegen, maar dat is natuurlijk raar, want dat transport gaat ook door een gemeente die een stukje verderop ligt. Zo krijg je overal andere normen en dat kan natuurlijk niet als het om één transportlijn gaat. Kunnen de ministers vanuit rijksbelang, algemeen belang – gemeenten hebben ook nog een gemeentebegrotingsbelang – één norm kiezen waaraan alle gemeenten moeten voldoen? Anders krijgen wij een wirwar van normen, terwijl het om één spoorlijn gaat waar hetzelfde transport overheen gaat. Dat moeten wij niet willen.

Minister **Cramer**: Er is geen harde norm vastgesteld voor het groepsrisico, domweg omdat dat onmogelijk en niet te handhaven is. Wij kunnen wel zeggen dat wij dat allemaal moeten en willen, maar het is niet realistisch en ook niet nodig. Als ik nu zou zeggen «daarom maken wij er maar een potje van», dan was het wat anders. Dat is echter niet het geval. Een harde norm veronderstelt dat die te handhaven is. Wij hebben een systeem waarin het risico te verantwoorden moet zijn. Dat moet het college van een gemeente transparant doen, anders komt het er niet mee weg, want er zijn ook nog burgers die zich ongerust maken en zich roeren. Die zijn mondig en kundig genoeg om onmiddellijk te reageren. Bij een plaatsgebonden risico is een harde norm wel mogelijk, omdat daarbij een afstand is bepaald waarbinnen een ontwikkeling is toegestaan. Dat is relatief gemakkelijker.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit blijft wonderlijk. De minister zegt dat colleges van B en W zich straks moeten verantwoorden voor overschrijding van de oriëntatiewaarde voor groepsrisico. Ik mag er toch van uitgaan dat colleges zich alleen dan verantwoorden wanneer het nalaten van ruimtelijke ingrepen tot die overschrijding leidt? Anders maken wij er inderdaad een potje van, namelijk dat het Rijk niet weet te regelen dat in een lokale situatie een overschrijding van de oriëntatienorm wordt afgewend. De gemeente doet er alles aan, maar de overschrijding blijft en dus moet de gemeente zich verantwoorden. Zo werkt dat niet. U moet zich als eerste verantwoorden voor het feit dat u die overschrijding niet weet te repareren. Dan pas is het de beurt aan de gemeente om te bezien of zij via ruimtelijke ingrepen iets kan doen. Het is toch niet de bedoeling om dit zomaar op het bordje van de gemeenten te leggen?

Minister **Cramer**: Dat is veel te gechargeerd. Wij doen dat gewoon gezamenlijk. Het Rijk zal zich tot het uiterste inspannen om de lokale problemen al bij voorbaat via generieke maatregelen zo veel mogelijk te vermijden en eventueel noodzakelijke herrouteringen te laten plaatsvinden. Wij werken daar juist hard aan. Denkt u aan de voorbeelden die ik zojuist gaf, over ammoniak, chloor en alles wat wij nu al op een andere manier organiseren. Het is op zich helemaal geen probleem als wij goed en transparant verantwoorden hoe wij groepsrisico's in de praktijk toetsen. Dat is niets nieuws, want dat gebeurt nu ook al. In dat opzicht hebben wij met dit voorstel niets gedaan waarmee wij niet al jaren praktijkervaring hebben. Hetzelfde geldt voor alles wat wij doen aan inrichtingen. Daarbij gebruiken wij ook dit principe. U kunt wel zeggen dat het allemaal niets is, maar dit is gewoon de standaardpraktijk waarmee wij al vele jaren ervaring hebben. De kunst is om het zo goed en transparant mogelijk te communiceren, zodat iedereen die dat wil, kan zeggen dat hij

het er niet mee eens is. De gemeenteraad kan er dan tegen ingaan. Het democratisch systeem zal uw probleem dus wel degelijk kunnen controleren.

De heer **Van Heugten** (CDA): De heer Vendrik maakt er een heel spektakel van, alsof de oriëntatiewaarden in de praktijk niets voorstellen. Ik geef een voorbeeld. De haven van Amsterdam ontwikkelt zich goed. De logistiek gaat goed vooruit. In de buurt zitten grote industriële complexen, waarvan wij in deze tijd graag de werkgelegenheid behouden. Die moeten dus intact blijven. Als gevolg van die ontwikkelingen komt er nogal wat verkeer, ook spoorverkeer, over Amsterdam-Zuidoost. Als je feitelijk kijkt naar de oriëntatiewaarde, dan kun je morgen een dikke streep zetten door het hele Zuidasproject. Is de heer Vendrik van mening dat de heer Van Poelgeest zijn liefdesbaby, de Zuidas, moet opgeven, omdat hij per se de oriëntatiewaarde niet mag overschrijden?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb met de heer Van Poelgeest de goede afspraak dat hij bovenop de heer Asscher gaat zitten. Dat is namelijk de havenwethouder. Die heeft gelukkig onder druk van GroenLinks het concept «Slimme Haven» ontwikkeld om te voorkomen dat deze situatie zich voordoet, om toe te werken naar een duurzame inrichting van de Amsterdamse haven en om dit soort risico's, anders dan Amsterdamse gemeentebesturen in het verleden hebben gedaan, niet op te zoeken, maar preventief te vermijden. Dat is slim beleid!

De heer **Van Heugten** (CDA): Juist de ontsluiting per spoor maakte toch deel uit van die duurzame haven? Wij praten toch over spoorontsluiting? Wij gaan toch ook een dokmodel aanleggen in Amsterdam-Zuidoost, waarbij vijf, zes goederenvervoersporen door de Zuidas gaan?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik raad u aan om even goed te lezen wat het Amsterdamse gemeentebestuur heeft besloten in het kader van de Slimme Haven. Dat gaat niet alleen over de benutting van extra capaciteit op het spoor, maar juist over de vraag welke havenactiviteit wordt gelokt. Welke vervoersstromen zijn toelaatbaar?

De heer **Van Heugten** (CDA): Containers.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is uw idee: gewoon lekker veel spullen vervoeren en niet kijken naar de toegevoegde waarde. Dat is nu precies wat Amsterdam een keer anders wil doen. Daar is buitengewoon slim en goed over nagedacht. Het punt van het uitlokken van extra gevaarlijk vervoer is daar voluit in meegenomen. Het probleem dat u signaleert, is goed opgelost door het Amsterdamse gemeentebestuur. Dat is precies wat wij wensen. Dat is de discussie. Laat het er niet op aankomen, maar zorg op voorhand dat je zo min mogelijk gevaarlijk transport uitlokt met een verkeerde haveninrichting.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dus de rest van het land mag het oplossen?

De **voorzitter**: Mijnheer Van Heugten, u hebt zojuist uw vervolgvraag gesteld. Uw punt is gemaakt. Ik geef het woord aan de minister.

Minister **Cramer**: Ik ga verder met de vragen over het voorbehoud van het bedrijfsleven ten aanzien van de bestuurlijke afspraken tussen Rijk en gemeenten. De heren Aptroot en Poppe vragen: hoe wordt voorkomen dat deze afspraken fungeren als flessenhals die het vervoer belemmert? Het bedrijfsleven was geen partij bij het maken van de afspraken tussen Rijk en gemeenten over de nationale sleutelprojecten, want daar gaat het vooral om. Het bedrijfsleven is er dus niet aan gebonden, maar heeft er

mogelijk wel last van. Het is dus zaak dat goed wordt samengewerkt. Ik kan begrijpen dat het bedrijfsleven zegt dat Rijk en gemeenten ervoor moeten zorgen dat deze afspraken geen flessenhals veroorzaken. Ik verwacht dat het bedrijfsleven zijn voorbehoud intrekt als het Basisnet Spoor de verwachte groei van het vervoersvolume voldoende kan faciliteren. In dat geval is er geen probleem meer. De inspanningen bij met name de nationale sleutelprojecten zijn juist gericht op het voorkomen van flessenhalzen. Ik verwacht een constructieve bijdrage van zowel de overheidspartijen als het bedrijfsleven bij het zoeken naar oplossingen. Ik ben dan ook blij met de toezegging van belangenorganisatie CTGG om zich in te spannen om de veiligheid van het vervoer verder te verhogen en het risico verder te verkleinen. Met die insteek gaat het gewoon lukken, juist ook omdat wij nu zo hard werken aan het warme BLEVE-vrij rijden. Dat kan enorm schelen in het wegnemen van flessenhalzen. Daarmee hebben wij er een belang bij om ook dat goed te regelen. Het scheelt soms wel 50% van het risico.

De heer Poppe vraagt van welke stoffen na chloor en ammoniak het vervoer wordt beperkt. Het antwoord is «geen». Waarom niet? LPG noemt hij niet in zijn lijstje, maar dat heb ik al genoemd. Het warme BLEVE-vrij rijden heb ik ook al genoemd. Dat zijn de belangrijkste zaken. Vooral voor die drie stoffen, chloor, ammoniak en LPG, zijn de beleidsmaatregelen uit het kabinetsstandpunt Ketenstudies in de praktijk gebracht. De andere stoffen willen wij aanpakken via het basisnet.

De heer Van Heugten vraagt of ik kan toezeggen dat de plannen voor stedelijke verdichting rondom stations niet worden belemmerd door het basisnet. Dat is natuurlijk van groot belang. Het is terecht dat hij die vraag stelt, want wij willen juist de spoorzonegebieden ontwikkelen, omdat dat juist een gebied is waar je twee delen van een stad enorm goed met elkaar kunt verbinden en tot een eenheid kunt smeden. Dat geldt onder meer voor Roosendaal en voor Amersfoort. Ik heb verschillende gebieden bezocht en gekeken naar de mogelijkheden, want ik zie veel in nationale sleutelprojecten rond die spoorzones. Daarbij kan ook in het kader van verdichting enorm veel gedaan worden. Juist met het basisnet creëren wij een duurzaam evenwicht tussen de belangen van ruimtelijke ordening en vervoer. Bij het ontwerpen van het spoorzonegebied moet rekening worden gehouden met de principes van het basisnet. Gelukkig kunnen wij door de wijze van bouwen steeds meer doen om de groepsrisico's te beperken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Kunt u volmondig ja zeggen op uw eigen enthousiasme voor de spoorzone, voor de verdichting, voor alles wat in de Structuurvisie Randstad stond? U geeft niet het gevoel dat het enthousiasme daarvoor moet verminderen omdat het Basisnet Spoor eraan komt.

Minister **Cramer**: Nee, maar wij moeten het natuurlijk wel zorgvuldig doen. Het belangrijkste is dat wij integraal ontwikkelen en er dus voor zorgen dat alle principes die wij nu afspreken in het kader van het basisnet, worden meegenomen in de ontwikkeling van spoorzones. Dat kan ik volmondig zo zeggen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb het de minister van VROM al vaker gezegd: wij gaan nu weer sectorale wetgeving maken op basis van de veiligheidsomgeving van de spoorgebieden en weg en water. Wordt er in het besluit ook rekening mee gehouden dat er mogelijkheden zijn om integraal afwegingen te maken waar wij dat nodig vinden? Bevat dit besluit straks een kapstokartikel dat bepaalt dat men ervan mag afwijken, mits daarvoor integraal gekozen wordt?

Minister **Cramer**: Het kabinet werkt juist aan integrale gebiedsopgaven. Wij zullen dus sectorale keuzes moeten laten meewegen in de totale integrale gebiedsontwikkeling. De uitgangspunten van die verschillende sectoren moet je dan ook als basis nemen voor je afweging. Je moet niet alles in een grote grabbelton gooien, want dat gaat het mis en krijg je later weer problemen. Ook op andere terreinen, zoals de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) en de omgevingsvergunning, geldt dat weliswaar veel meer integraal wordt afgewogen, maar dat betekent niet dat je de sectorale aspecten niet meer goed en transparant tegen elkaar moet afwegen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Wij weten allemaal dat de Raad van State tegenwoordig grenzen stelt aan wat wij integraal mogen afwegen en wat sectoraal in wetten is vastgelegd. Licht het in wetten vast, dan zegt de Raad van State: sorry, als u een integrale afweging had willen maken, dan had u het maar anders in de wet moeten opschrijven. Mijn vraag is dus, nogmaals, of de minister bereid is om in deze wetgeving, in al die ingewikkelde gebiedsontwikkelingen, als veiligheidsklep een integrale afweging in te bouwen en niet de rem van de Raad van State erop te houden.

Minister **Cramer**: Het is mijns inziens niet nodig om die referentie in de wet vast te leggen. Dat is ook voor plaatsgebonden risico niet het geval. Dat laat onverlet dat het wel van belang is om er in de afweging serieus rekening mee te houden.

De heer Van Heugten vraagt wat wordt bedoeld met de milde saneringsvariant. Collega Eurlings en ik zullen nadenken over een variant die aan twee uitgangspunten voldoet. Het eerste is: pas overgaan tot sanering als door de toename van het vervoer de contour PR 10-6 daadwerkelijk over het desbetreffende object komt te liggen. Het tweede is: zo veel mogelijk rechtszekerheid bieden aan de betrokken belanghebbende. Daarbij kan niet alleen worden gedacht aan een recht op uitkoop, dus geen gedwongen verhuizing, maar ook aan een overgangstermijn, de uitsterfconstructie. Voor de goede orde, het gaat hierbij om feitelijk aanwezige kwetsbare objecten die door de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de plaatsgebonden risicocontour 10-6 per jaar zijn komen te liggen. Verder vraagt de heer Van Heugten wie de sanering gaat betalen. De saneringskosten, met name voor het spoor, zijn nu nog niet bekend. Er loopt een onderzoek. In principe betaalt het Rijk de sanering, maar haalbaarheidsonderzoek en betaalbaarheidsonderzoek spelen daarbij natuurlijk wel een belangrijke rol.

De heer Van Heugten vraagt naar de keuzes die gemeenten moeten maken en verantwoorden ten aanzien van groepsrisico's. Soms worden die keuzes onderbouwd door het stellen van extra bouwkundige eisen, bijvoorbeeld in verband met ventilatie. Die eisen kunnen niet altijd in het bestemmingsplan worden opgenomen. Gesteld werd dat gemeenten daarom de bevoegdheid moeten krijgen om noodzakelijk geachte bouwvoorschriften op te leggen aan bijvoorbeeld projectontwikkelaars. De speelruimte voor gemeenten om zelf extra bouwtechnische eisen te stellen, is zeer beperkt. Dat is maar goed ook, want anders wordt het een janboel. De herziening van de Woningwet in 2007 markeert de tendens naar uniforme bouwvoorschriften en meer algemene regels in plaats van maatwerk via de bouwverordening.

In verband met het basisnet vroeg de heer Van Heugten nog of gemeenten meer aandacht kunnen schenken aan extra veiligheid. Ja, dat kan. Toetsing geschiedt via de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Dat is nu ook al een punt van aandacht met het oog op de externe veiligheid bij bouwplannen.

Er werd een uitgebreide vraag gesteld over het convenant met DSM. Vorig jaar kon ik samen met collega Eurlings de Kamer met enthousiasme mededelen dat wij op 4 maart 2008 een principeakkoord met DSM hadden

bereikt over de beëindiging van de ammoniaktransporten van DSM Geleen naar DSM Agro in IJmuiden. Het heeft even geduurd, want wij moesten nog wel over alle details van het akkoord met elkaar overleggen. Dat is tot genoegen van collega Eurlings en mijzelf nu uitgewerkt in een gedetailleerd convenant met breed draagvlak. Na het akkoord van de Kamer op hetgeen nu voorligt, zullen wij onmiddellijk overgaan tot tekening van het convenant. Wat mij betreft is dat vanmiddag of morgen! De heer Poppe vraagt welke veiligheidswinst met dit convenant wordt geboekt. Het resultaat van dit convenant is het definitief stoppen van de ammoniakstroom per spoor.

De heer **Poppe** (SP): Die vraag heb ik niet gesteld. Die hoeft dan ook niet beantwoord te worden! Minister **Cramer**: Hebt u deze vraag dan wel gesteld: is al duidelijk wat het ammoniakakkoord met DSM betekent voor de risico's in Maastricht en Venlo en de transporten in Sittard die nu tijdelijk plaatsvinden? U weet dat in het kader van het convenant tijdelijk nog een aantal transporten via wegen loopt. Dat is ook eerder aan de Kamer gemeld. Van alle routes in Limburg die te maken kunnen krijgen met een toename van doorvoer van ammoniak in de tussenfase – met nadruk op «tussenfase» – zijn de risico's nader onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn besproken met de betreffende lokale partijen, zijnde de gemeenten, de brandweer, de provincie Limburg, DSM en de VROM-inspectie. De algemene conclusie was dat de risico's als gevolg van de tijdelijke toename van ammoniaktransport verwaarloosbaar zijn. De heer Vendrik vraagt waarom niet alle stromen van DSM ophouden. De resterende DSM-stromen zijn aanmerkelijk kleiner, waardoor de business-case niet of moeilijker te maken is. Ze gaan ook door minder dicht bevolkte gebieden en maken veel minder kilometers. Wij hebben de grote transporten nu echt uitgefaseerd. Er is sprake van een productieoverschot van ammoniak in Geleen. Dat wordt door DSM verkocht en zal daarom worden afgevoerd naar de gebieden die ik zojuist noemde in antwoord op de vraag van de heer Poppe.

Welke stromen blijven nu over en hoe groot zijn die? Na afronding van fase één, dus na 2010, blijft er van de totale ammoniakstroom Geleen-IJmuiden – dat was 116 000 ton per jaar – 61 000 ton per jaar over. Na afronding van fase twee, per 1 januari 2015, wordt die overblijvende 61 000 ton per jaar eveneens in Geleen verwerkt. Dan houdt dus ook dat transport op.

### **Nadere gedachtewisseling**

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. In dit AO is duidelijk geworden dat zeker drie partijen zich veel zorgen maken over de combinatie ruimtelijke ordening en Basisnet Spoor. Ik ben blij dat de minister van VROM zegt haar goede plannen met de ruimtelijke ordening gemakkelijk te kunnen doorvoeren. Er is over saneren gesproken. Hangt daar al een prijskaartje aan?

Zal de minister van Verkeer en Waterstaat zich tijdens het landsdelig overleg in mei herinneren dat hier drie partijen aan tafel zaten die zich sterk hebben uitgesproken voor het emplacement zuidelijke spoor-aansluiting van het Chemelot-terrein?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb over het algemeen waardering voor de aanpak. Ik ben blij dat niet alleen de veiligheid, maar ook het belang van de economie in de gaten gehouden wordt, want het zou toch ook heel vervelend zijn als wij in een heel veilig land wonen, maar allemaal geen werk meer hebben.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over het dubbele systeem van incidentregistratie, maar dat kan ook later komen.



Het spoor blijft kwetsbaar, maar ik heb vertrouwen in de aanpak. Hoe houden de bewindslieden ons op de hoogte? Krijgen wij met enige regelmaat een vervolgrapportage over de vorderingen? Dat hoeft niet elke maand, want wij zoeken geen werk.

Het is inderdaad belangrijk dat wij gevaarlijke stoffen voor een deel van het spoor weghalen als dat kan. Dat kan dus door ze over water te vervoeren. Ik kan mij indenken dat het vaak nog beter is om ze over de weg te vervoeren dan over het spoor, want dat is veel minder kwetsbaar. Die ellendige kilometerheffing helpt natuurlijk ook niet, want het spoor subsidiëren wij en de weg belasten wij. Dat is weer een extra reden om die kilometerheffing niet door te laten gaan.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. Ik heb gevraagd wanneer de flessenhalzen en de overschrijding van het groepsrisico zijn opgelost. Dat blijkt lokaal allemaal toch wel wat rekbaar te zijn. Ik heb daar groot bezwaar tegen, maar daar komen wij later op terug.

Welke stoffenstromen gaan de ministers nu aanpakken? «Geen», zegt de minister. Dat vind ik treurig. Het lage fruit, ammoniak en chloor, is geplukt, maar er is nog wat hoger fruit, acrylonitril. Dat wordt ook in Nederland geproduceerd. Daar zijn ook vaste afvoerstromen voor. Ik wil dat de minister kijkt naar andere bulktransporten van in Nederland gemaakte gevaarlijke stoffen die naar afnemers gaan, bijvoorbeeld naar DuPont in Dordrecht vanuit Limburg. Is dat wel de veiligste manier van transporteren? Kijk naar alle vaste stoffenstromen, met name van stoffen die in Nederland geproduceerd worden en naar een afnemer gaan.

De aanduidingsborden moeten in internationaal verband worden geregeld, via IMO, zegt de minister. Dat denk ik niet. Het gaat om borden die je er in Nederland ophangt en voor mijn part in Duitsland er weer afhaalt. In Duitsland en in andere Europese lidstaten kun je pas rijden als je aan bepaalde voorwaarden voldoet. Je moet bijvoorbeeld een sticker op je oude diesel hebben, anders kom je Berlijn niet in. Nederland is een dichtbevolkt land. Nederland is ook een transitoland. Veel komt door Nederland. Ik vind dat wij de Nederlandse bevolking en de medeweggebruikers voor risico's moeten waarschuwen. Dan is zo'n bord wel degelijk mogelijk. Ik denk er verder over na en de minister hoort er meer van.

Over het onderzoek naar de aard en omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen in stukgoedtransporten zegt de minister dat hij een bureau gaat vragen om te onderzoeken of onderzoek mogelijk is. Als je een bureau vraagt of het dat onderzoek kan doen, dan zegt het natuurlijk ja. Als de minister het op die manier vraagt, dan is hij zo'n €80 000 kwijt om het antwoord te krijgen dat het niet te onderzoeken is. Dat is zonde van het geld. Mijn voorstel is om het bijvoorbeeld bij het RIVM neer te leggen. Wij hebben onze eigen onderzoeksbureaus. Bij elke lading zitten vrachtbrieven en alle stukgoed-, opslag- en overslagbedrijven weten precies wat er per jaar binnenkomt. Dat moet, zeker als het gaat om gevaarlijke stoffen, keurig geregistreerd zijn. Ook wordt keurig geregistreerd hoe ze afgevoerd worden. Natuurlijk is dat even wat zoekwerk, maar wij kunnen nu zelfs de bodemkwaliteit van Mars onderzoeken en andere sterrenstelsels. Wij hebben zelfs de maan hierheen gehaald om te onderzoeken. En dan zullen wij niet kunnen onderzoeken, ondanks alle vrachtbrieven en administratie die gewoon al verplicht is, hoe die stromen in elkaar zitten? Dat geloven wij toch zelf niet! Het is gewoon te onderzoeken. Ik wil dat de minister helder toezegt dat hij het gaat onderzoeken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie is faliekant tegen een onderzoek naar een onderzoek naar borden, tenzij dat in internationaal verband plaatsvindt. Het heeft geen enkel nut om straks een verschil te hebben tussen een Nederlands en een Pools geëtiketteerde zending. Alleen als de minister kan aangeven dat het in internationaal verband een

nuttig onderzoek is, dan vindt de CDA-fractie dat ook. Anders moeten wij er snel over ophouden.

De heer **Poppe** (SP): U gooit alles – ik wil niet zeggen «weer», dat vind ik zo lullig – door elkaar. Ik heb het over borden ...

De **voorzitter**: Uw punt is duidelijk gemaakt. De minister zal er straks op reageren.

De heer **Van Heugten** (CDA): Als de Duitsers hier niet met borden rond gaan rijden, dan moeten de Nederlanders dat ook niet doen. De minister zegt dat hij de aanleg van nieuwe spoorbogen meeneemt in het Programma Hoogfrequent Spoor. Wanneer krijgen wij duidelijkheid of en wanneer die bogen er komen?

Toen ik vroeg naar maatregelen die gemeenten kunnen opleggen bij bouwvergunningen aan gebouwen, zei de minister van VROM terecht dat het in het Bouwbesluit juist is geüniformeerd en dat gemeenten geen gemeentelijke kop meer mogen zetten op het nationaal Bouwbesluit. Dat klopt, maar in een aantal gevallen moeten gemeenten toch iets ten behoeve van veiligheidsmaatregelen in die spoorzones kunnen doen? Hoe gaan wij dat regelen als het Bouwbesluit niet aangepast wordt? Mijn klemmende oproep in eerste termijn was om dat snel te doen, voordat er straks allerlei dingen staan die wij achteraf moeten gaan repareren. Ik maak nog twee opmerkingen in de richting van de minister van VROM over het ontwerpbesluit. Ik vind het een gemiste kans als wij in het besluit geen integrale afwegingsmogelijkheid opnemen, teneinde straks niet weer de bekende verhalen te krijgen: wij hebben goede plannen, maar ze sneuvelen steeds bij de Raad van State. Dat moet opgelost worden. Dat kan juridisch. Ik heb gevraagd om kwetsbare bestemmingen niet alleen te definiëren als «feitelijk gebruik», maar ook als «bestemd». Objecten moeten dus niet alleen in gebruik zijn als een kwetsbaar object, maar ook als zodanig in een bestemmingsplan zijn opgenomen. De minister moet dat regelen.

Ik heb er weinig fiducia in dat wij dat via een nahangbesluit in de Kamer vaststellen. Is de minister bereid om dit besluit straks voor te hangen en de Kamer dus voordat het in werking treedt daarover te informeren en mee te laten kijken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Shell en BP, dat is goed nieuws. Mag ik ervan uitgaan dat het kabinet er op korte termijn naar streeft dat Shell en BP hun fossiele brandstoffen voor 100% over de Betuwelijn vervoeren? Dat lijkt mij een mooi streven. Dan hoeven die zaken ook niet meer via de Brabantroute. Dat is ook alweer voor een deel een oplossing van het probleem.

Heb ik het goed begrepen dat de minister van Verkeer en Waterstaat een motie voor goed bronbeleid op prijs stelt? Daar gaan wij hem mee helpen. Daar hebben wij een deal over gesloten. Dat is mooi. Er komt dus een VAO om de minister te helpen. Hij kan onze hulp gebruiken en die bieden wij hem graag aan.

De hele kwestie van het groepsrisico blijft mij verwonderen. Hoe pakt dat nu straks in de praktijk uit? Enerzijds kiest het kabinet voor bronbeleid, anderzijds is er nog veel ruimte over om per afzonderlijke locatie een aanzienlijke overschrijding van het groepsrisico toe te staan. Dan wordt het verhaal vrij mistig. Het kan ook niet helderder worden als het kabinet niet zelf over de brug komt. Dat blokkeert wel degelijk een aantal gemeenten met grote plannen om rondom het spoor te bouwen. Laat de uitkomst vandaag minimaal datgene zijn wat de heer Van Heugten terecht stelt, namelijk dat er wel degelijk ruimte moet zijn of actie moet komen van het kabinet om het Bouwbesluit aan te passen.

Ik vroeg naar een concrete verklaring voor artikel 4 van het convenant volgens welk DSM voor maximaal 126 000 ton ammoniak mag vervoeren. Dat is meer dan nu is afgekocht. Dat is winst. Prima dat de lijn Geleen-IJmuiden feitelijk gesloten wordt, maar dat kost wel 48 mln. en toch is er nog een aanzienlijk permanent transportrecht voor voortgaande ammoniaktransporten. Waarom wordt die ruimte op dat punt geboden?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Mevrouw Roefs haalde een van de genoemde bogen aan, namelijk die bij Chemelot. Ik heb daar zeer goed akte van genomen. Ik heb gezegd dat de gemeente Sittard-Geleen met de provincie Limburg en Chemelot zelf proberen om tot een plan te komen, ook voor de financiering. Ik wacht hun voorstel natuurlijk met interesse af en ik hoop dat men daar uitkomt. Ik heb het belang ervan zelf onderschreven, omdat het een structurele ontlasting van het emplacement in Sittard zou betekenen. De waarde van de andere genoemde bogen, waarover onder anderen de heer Van Heugten sprak, is mij ook zeer duidelijk. De heer Aptroot vraagt of de Kamer de komende tijd op de hoogte wordt gehouden. Ik kan hem dat toezeggen. Ik heb een paar belangrijke momenten genoemd: het nieuwe RIVM-rekenmodel dat gaat komen, het convenant warm BLEVE-vrij rijden, verdere afspraken over LPG et cetera. Wanneer dat soort zaken geregeld wordt, zal ik de Kamer zo snel mogelijk daarover informeren, zodat we ook in de tijd tot het eind van het jaar, wanneer wij naar onze stellige hoop en verwachting het basisnet kunnen opleveren, met zijn allen aan de bal blijven. De heer Poppe heeft het over IMO in relatie tot containers en stukgoed, maar ik noemde het IMO even om aan te geven hoe moeilijk het soms is om wereldwijd de neuzen dezelfde kant op te krijgen. Dat zie je bij IMO-discussies nogal eens als er rond de internationale zeevracht wat geregeld moet worden. Ik heb gezegd dat je, als je echt wilt ingrijpen in de manier waarop met verschillende kleine stukgoederen in een grote container wordt omgegaan, bijna wereldwijd tot afspraken moet komen, want die containers worden op één plek gevuld, gaan door een ander land – lees: Nederland – en worden bij wijze van spreken in Duitsland weer opengetrokken. Dat is ook het probleem met de onderzoekbaarheid. Ik heb de heer Poppe tegemoet willen komen met een onderzoek of onderzoek mogelijk is. Ik kan het ook anders doen. Ik kan aan het RIVM de vraag voorleggen of het zichzelf op basis van de metagegevens die er rond vervoer zijn, in staat ziet om een risico-inschatting te maken. Ik heb geen defensieve houding. Ik heb alleen willen aangeven dat het nog niet zo evident is, omdat ik vind dat alle onderwerpen op dit vlak zorgvuldigheid verdienen.

De heer **Poppe** (SP): Ik ga hiermee akkoord. Wat het IMO betreft: het ging over borden. Dat betreft iets anders, namelijk vervoer door Nederland. Ik doel op stukgoedtransporten in Nederland vanaf op- en overslagbedrijven naar het achterland, naar gebruikers, vaak ook kleingebruikers, van gevaarlijke stoffen in stukgoedvorm, dus één of twee pallets samen met andere dingen. Dat zijn twee verschillende dingen. Als de minister vraagt of het RIVM inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen bij stukgoedtransporten onderzoek wil doen naar aard en omvang en naar de risico's die eraan verbonden zijn in de bebouwde kom en op de weg bij ongevallen, dan ga ik akkoord. Ik wil dan nog wel graag weten hoe de vraagstelling luidt, want ik merk nu al wat verwarring.

Minister **Eurlings**: Laten wij reëel kijken naar het risico. Ook bij stukgoederen is het grootste gedeelte van de stroom internationaal. Het komt internationaal binnen, het gaat vanuit Nederland internationaal of het gaat zelfs alleen maar door Nederland als doorvoer. Ik wil weten over wat voor problemen wij het eigenlijk hebben. Dat is de eerste vraag die wij onszelf moeten stellen. Ik heb gezegd hoe moeilijk het zal zijn om in de praktijk in

te grijpen. Dan moet dus één winkel met allemaal verschillende ladingen worden bevoorrad. Dan vraag je nogal wat qua efficiëntie van de goederenstroom. Mijn aanbod aan de heer Poppe is dat ik het RIVM wil vragen om op basis van de bestaande gegevens te onderzoeken of er een probleem is en hoe het dat probleem inschat. Mocht er een probleem zijn, dan is de volgende vraag of je dat überhaupt kunt oplossen. Dan kan ik ook nog vragen welk onderdeel van een mogelijk probleem het vervoer binnen Nederland van die stukgoederen zou uitmaken. Dat is het beeld dat wij moeten krijgen. Misschien is dat beeld te verkrijgen op basis van de gegevens die er in den brede zijn, zonder dat je containers moet gaan opentrekken et cetera; ik zeg het even heel plastisch. Ik hoop dat het RIVM zich in staat ziet om daar wat mee te doen. Verder dan dat kan ik op dit moment niet gaan, maar ik denk dat dit een mooie aanleiding voor de heer Poppe zou moeten zijn om af te wachten waar het RIVM mee komt en of er wel een probleem is.

De heer **Poppe** (SP): Dat is akkoord ...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Poppe. De minister doet een aantal toezeggingen. Dat lijkt mij op dit moment voldoende.

Minister **Eurlings**: Op het punt van de borden neig ik ernaar om het met de heer Van Heugten eens te zijn. De leden weten allen dat ik mijn best heb gedaan voor het vermarkten van de oranjekleur door heel Europa heen, maar borden moet je echt internationaal oppakken. Anders staat op sommige containers en ketelwagens een bord en op vele andere, die net zo gevaarlijk of nog gevaarlijker zijn, geen. Dat leidt tot de nodige verwarring. Of je zou alle treinen die binnenkomen en die fluks over de grens willen bij de Betuweroute, gaan aanhouden, controleren en met borden behangen. Dat lijkt mij ook geen goed idee. Ik volg met de borden dus de lijn van de heer Van Heugten. Ik heb oprecht geprobeerd om internationaal te komen tot een eenduidige classificatie door de kleuring van borden. Rond tabellen is de classificatie wel internationaal.

De heer Van Heugten haalde de spoorbogen en het Programma Hoogfrequent Spoor aan. Dat heb ik inderdaad in die zin toegezegd. Daarin komen ze dus terug. Ik heb ook het belang van de boog tussen Zeeland en Antwerpen aangegeven. Dat komt in 2010 als wij de uitwerking van het programma hebben met de planstudies. Daarnaast is de boog bij Zeeland – ik noemde Bert Klerk al – onderwerp van overleg tussen ProRail en de haven van Antwerpen in den brede. Mocht daar ineens een extra Belgische incentive uit voortkomen, dan kunnen wij misschien sneller wat doen, maar daar hangt het vanaf. Sowieso komen wij op die discussie terug bij het Programma Hoogfrequent Spoor volgend jaar.

De heer Vendrik noemt LPG. Het mooie van de zaak is dat BP en Shell zelf al zeggen dat zij richting de 100% gaan. Dat is gewoon prachtig. Zo zie je dat wat de heer Vendrik vraagt, door het bedrijfsleven wordt geleverd en ook nog op een vrijwillige basis. Hier openbaart zich dus echt een lente! Zo zie je hoe belangrijk het is om met die verleiding verder te gaan. In het bedrijfsleven lopen echt wel types rond die zeer genegen zijn om hun best te doen voor veiligheid en duurzaamheid. Shell en BP lopen hierin voorop. Ik hoop dat dit velen doet volgen.

De heer Vendrik wil een motie indienen als steun in de rug. Als hij een oproep doet aan alle partijen, dus ook aan het bedrijfsleven, om er met warme BLEVE-rijden goed uit te komen, dan zie ik dat als steun in de rug. Ik wacht echter met mijn definitieve oordeel totdat ik het concrete dictum van de motie ken. Als wij daarin ook zo eenduidig kunnen optrekken, kan het echt wel eens een steun in de rug worden.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Wij hebben bedrijven genoemd die een pluim verdienen. Ik wil dan ook nog even DSM en Yara noemen in

verband met de ammoniaktransporten en AkzoNobel in verband met de chloortransporten.

De heer Poppe vraagt: waarom na ammoniak, chloor en LPG niet ook de andere stoffen? Dat is niet de lijn die wij volgen. Wij hebben nu het basisnetsysteem, via welk alle andere stoffen prima gereguleerd kunnen worden. Hij spreekt over acrylonitril. Die stof is veel minder risicovol. Je kunt erover gaan bakkeleien om dat ook weer apart te doen, maar het kan allemaal prima in het basisnet gereguleerd worden. Wij willen ook rust in de tent in de zin van: dit is nu duidelijk, dit zijn de grote stromen en daar hebben wij aan gewerkt.

De heer Van Heugten vraagt wat je aan extra bouwkundige eisen kunt stellen. Ik zal dit bespreken met mijn collega van WWI en in het Overlegplatform Bouwregelgeving. Het is natuurlijk wel mogelijk om afspraken te maken met private partijen. Ik begrijp dat de heer Van Heugten vraagt of er misschien meer gedaan kan worden dan wij tot nu toe hebben gedaan, ook gezien het dilemma rond het tot stand brengen van spoorzoneontwikkelingen enzovoorts.

Op de vraag van de heer Van Heugten over de voorhangprocedure, zeg ik «akkoord».

Hij vraagt om de integrale afweging mee te nemen in het besluit. Voor de plaatsgebonden risicobenadering geldt dat niet, want daarvoor hebben wij gewoon een norm. Daarvoor is het dus verder niet nodig. Ik kan mij voorstellen dat het voor de groepsrisico's wellicht relevant kan zijn.

Daarom stel ik voor om in de toelichting daarover iets op te nemen in de trant van hetgeen de heer Van Heugten naar voren bracht.

De heer Vendrik vraagt waarom wij niet ook de laatste ammoniakstromen over het spoor opruimen. Dat zijn veel kleinere stromen die allemaal via het basisnetsysteem te reguleren zijn. Dat gaan wij niet allemaal apart doen. Dit is de hoofdlijn. De grote stromen hebben wij nu zo veel mogelijk van het spoor gehaald en beheerst.

### **Toezeggingen**

- De minister van V en W bericht de Kamer medio 2009 over de resultaten van het onderzoek naar de kosten van verplaatsing van het vervoer van LPG van de weg naar het water.
- De minister van V en W vraagt het RIVM of het mogelijk is op basis van bestaande cijfers een inschatting te maken van het risico van stukgoedvervoer, van de aard en de omvang ervan en het aandeel van het binnenlands vervoer erin.
- De minister van V en W komt bij het Programma Hoogfrequent Spoor in 2010 terug op de spoorbogen bij Meteren, onder Roosendaal (Zeeland-Antwerpen) en bij Chemelot.
- De minister van VROM zal het Besluit transportroutes externe veiligheid vóór de inwerkingtreding bij de Kamer voorhangen.
- De minister van VROM zal in de toelichting van het Besluit transportroutes externe veiligheid ingaan op het groepsrisico.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

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

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