

Vergaderjaar 2013–2014

32 862

Wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet)

Nr. 54

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2013

Op 14 juni 2013 heb ik u geïnformeerd over de openstaande moties en toezeggingen inzake het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen¹. Deze brief is door uw Kamer aangehouden voor behandeling voor het Algemeen Overleg externe veiligheid op 12 december 2013. In het afgelopen halfjaar heeft een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden waarover ik u graag informeer. Voor het gemak volg ik hierbij de indeling van de genoemde brief.

Spoorongeval Wetteren

Met betrekking tot het spoorongeval dat op 4 mei 2013 bij Wetteren plaatsvond, is nog geen resultaat te melden van het onderzoek in België.

Derde Spoor in Duitsland

De infrabeheerders DB Netze, ProRail en Keyrail hebben de vervoerders geïnformeerd over de bouwwerkzaamheden in de periode 2016 -2022 aan het derde spoor in Duitsland en de capaciteitsbeperkingen die daarvan het gevolg zullen zijn op de spoorverbinding Emmerich – Oberhausen. Voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen (circa 10% van het totale goederenvervoer) is het nu aan de vervoerders om tijdig met een voorstel te komen hoe het vervoer ook in die periode binnen de risicoplafonds van Basisnet zal blijven. Ik zal u vervolgens nader informeren over de afwikkeling van het goederenvervoer in de genoemde bouwperiode.

¹ Kamerstuk 32 862, nr. 53

Stand van zaken moties

Inzake de identificatiechip bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (motie Jansen²) is toegezegd om dit onderwerp in internationaal kader aan te kaarten. In de internationale werkgroep Telematica is er onvoldoende draagvlak voor een identificatiechip zoals in de motie naar voren gebracht. Wel lijkt er draagvlak te komen voor een aanpak waarmee in beginsel dezelfde doelen verwezenlijkt kunnen worden als met een identificatiechip. Daarbij gaat het om een systeem waarbij op elk moment informatie over de vervoerde gevaarlijke stoffen kan worden verkregen bij de thuisbasis van de vervoerder. Deze ontwikkeling zal ik steunen, waarbij ik de kosteneffectiviteit voor zowel de vervoerssector als de overheid niet uit het oog wil verliezen. Overigens is in Nederland voor het spoor vanaf eind dit jaar een informatiesysteem beschikbaar, dat realtime aangeeft welke gevaarlijke stoffen er in de trein zitten. Voor scheepvaart bestaat er al een dergelijk systeem. Ik meen hiermee te handelen in de geest van de motie en beschouw deze hiermee als afgedaan.

Over de motie Jansen³ om het toezicht op de externe veiligheid bij het spoor in één hand te brengen kan ik het volgende melden. De handhaving van de wettelijke bepalingen inzake externe veiligheid van het doorgaande spoorvervoer over de vrije baan en via emplacementen ligt, gezien de uitspraken van de Raad van State, bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Dit betekent dat voor Basisnet toezicht en handhaving in één hand ligt.

De beleidslijn om de vergunningverlening van emplacementen zoveel mogelijk onder algemene regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer te brengen, is nog in ontwikkeling. Van de huidige honderd emplacementen is in ieder geval duidelijk dat er 78 zonder problemen onder de algemene regels kunnen worden gebracht. Bij de overige 22 emplacementen loopt dit onderzoek nog.

Aanvullende veiligheidsmaatregelen in Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg

Op 12 september 2013 heb ik tijdens het Algemeen Overleg Spoor toegezegd om snel met een concreet uitvoeringsprogramma te komen voor de aanvullende veiligheidsmaatregelen in de Drechtsteden en u daarover te informeren.

Inmiddels zijn tussen Rijk, ProRail en de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht procesafspraken gemaakt over de extra veiligheidsmaatregelen en het uitvoeringsprogramma 2014–2017. Deze procesafspraken zijn per brief van 21 november 2013 aan de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht bevestigd. In het voorjaar van 2014 wil ik samen met de beide gemeenten de gezamenlijke uitvoeringsagenda definitief vaststellen.

Op 4 september 2013 heeft de gemeente Tilburg per brief verzocht om de motie Van Veldhoven⁴ nog niet als afgedaan te beschouwen. Tilburg wil, net zoals de Drechtsteden, een concrete financiële toezegging voor aanvullende veiligheidsmaatregelen op het spoor. Deze brief is in afschrift gestuurd naar de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu⁵. Omdat er nog geen keuze is gemaakt in de lopende spoorprojecten in Tilburg heb ik de gemeente meegedeeld dat ik op dit moment geen vergelijkbaar besluit kan nemen over een uitvoeringsprogramma 2014–2017.

² Kamerstuk 32 862, nr. 45

³ Kamerstuk 32 862, nr. 43

⁴ Kamerstuk 32 862, nr. 42

⁵ Kenmerk SBO/11553536

Als de eerdergenoemde lopende spoorprojecten nader zijn uitgewerkt zal ik met Tilburg in overleg treden als blijkt dat er nog aanvullende spoorse veiligheidsmaatregelen mogelijk zijn.

Ik ga er daarbij van uit dat de gemeente Tilburg met betrekking tot het realiseren van de bouwplannen langs het spoor al het mogelijke blijft doen om het groepsrisico verder terug te dringen.

Beleidslijn «verwerven woningen langs basisnetroutes»

Bijna alle eigenaren en bewoners van te verwerven woningen zijn inmiddels mondeling door Rijkswaterstaat op de hoogte gesteld. Naar aanleiding van de publicatie van de beleidslijn zijn vragen gesteld over schadevergoeding en planschade. Dit heeft geleid tot een aanvulling op de beleidslijn die er op neerkomt dat woningen niet in aanmerking komen voor sanering als alleen een uitbouw binnen de risicozone ligt. De eventuele kosten van het ongedaan maken van een uitbouw die in gebruik is als deel van het hoofdverblijf komen in aanmerking voor schadevergoeding. Van te vergoeden planschade is sprake indien afgezien wordt van (binnen het bestemmingsplan passende) uitbreidingsplannen in de risicozone waarbij al kosten zijn gemaakt.

Toezegging

Tijdens de behandeling van het wetsontwerp Basisnet in de Eerste Kamer op 2 juli 2013 heb ik toegezegd om eenmalig € 5 miljoen beschikbaar te stellen voor zelfredzaamheid en hulpverlening. De reden hiervoor is de verwachte groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de trajecten Roosendaal – Moerdijk en Elst – Oldenzaal.

Inmiddels heb ik met de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal concrete afspraken gemaakt. Voor het traject Elst – Oldenzaal zal ik hierover een besluit nemen in het kader van mijn komende beslissing (medio 2014) over de goederenroute Oost-Nederland.

Stand van zaken wet- en regelgeving Basisnet

Nu de Wet Basisnet is aangenomen wordt een aantal besluiten en regelingen uitgewerkt. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de gedelegeerde regelgeving die te maken heeft met de invoering van het Basisnet, alsmede van de stand van zaken van die besluiten en regelingen⁶.

Op dit moment staat de Regeling Basisnet, conform de wens van uw Kamer, open voor wensen en bedenkingen. Deze termijn loopt tot en met 23 december 2013, waarna de definitieve Regeling Basisnet wordt gemaakt.

Omdat ik zorgvuldig om wil gaan met deze reacties zal het geheel van wet- en regelgeving van het Basisnet per 1 juli 2014 in werking treden.

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

⁶ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer