

**Lijst van vragen**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het **Maatregelenpakket terugdringen overschrijdingen Basisnet spoor en aanbidding verslag Basisnet 2015** (Kamerstuk **30 373**, nr. **63**).

Voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

- Nr. Vraag
- 1 Wanneer zullen er naar verwachting geen risicoplafonds meer overschreden worden?
  - 2 Op welke wijze vindt nu overleg plaats met gemeenten waar als gevolg van deze maatregelen meer treinen met gevaarlijke stoffen doorheen rijden?
  - 3 Kunt u aangeven wat er moet wijken nu de besteding van € 110 miljoen voor spoorveiligheid in Noord-Brabant in de tijd naar voren is gehaald?
  - 4 Waar begint en eindigt de Brabantroute?
  - 5 Welk deel van de overschrijdingen wordt veroorzaakt door werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland?
  - 6 Klopt het dat de normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor uit de Wet basisnet niet haalbaar zijn zolang hierover geen heldere afspraken gemaakt zijn met Duitsland?
  - 7 Zijn die afspraken nu helder genoeg en «hard» genoeg (zijn de handtekeningen gezet)?
  - 8 Wanneer verwacht u resultaten van uw gesprekken met het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur en DB Netz om het grensoverschrijdend vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland meer in lijn te brengen met de Wet basisnet?
  - 9 Kunt u verklaren wat de oorzaak is van de overige overschrijdingen?
  - 10 Zal de beschikbaarheid van de Betuweroute naar verwachting na 2017 gelijk blijven of toenemen ten opzichte van de beschikbaarheid in 2017?
  - 11 Klopt het dat het aanbod van door Nederland te vervoeren gevaarlijke stoffen veel sterker is toegenomen dan bij het ontwerp van het basisnet in 2003–2007 kon worden voorzien? Zo ja, in welke mate? Kunt u dit toelichten met statistische gegevens?
  - 12 In hoeverre zijn na 2007 genomen veiligheidsmaatregelen zoals crashbuffers en inbouw van het systeem van Automatische Treinbeïnvloeding-Verbeterde versie (ATB-Vv) verdisconteerd in de normstelling van de Wet basisnet?
  - 13 Klopt het dat fasering in de uitrol van het European Rail Traffic Management System in Twente effecten heeft op de veiligheid? Zo ja, hoe, in welke mate?
  - 14 Is een evaluatietermijn van vijf jaar voor herziening van de werking van de Wet basisnet niet een te lange periode nu blijkt dat de markt veel sneller verandert dan eerder was voorzien?
  - 15 Wordt er naast met AkzoNobel en met de enige Nederlandse gebruiker van zwaveltrioxide ook met andere bedrijven gesproken over het zoveel mogelijk beperken van het transport van gevaarlijke stoffen, bijvoorbeeld door productie op locatie? Zo ja, om hoeveel bedrijven gaat het en op welke termijn worden hiervan resultaten verwacht? Zo nee, waarom niet?
  - 16 Is bij het gebruik van alternatieve routes voorkomen dat op deze alternatieve routes de risicoplafonds overschreden worden? Zo nee, waarom niet en wat zijn de gevolgen hiervan per route?
  - 17 Hoeveel procent, al dan niet bij benadering, van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor kan naar verwachting worden overgeheveld naar vervoer over het water via binnenvaart?
  - 18 Is het mogelijk om de binnenvaart concurrerender te laten zijn vanwege de milieuvoordelen?
  - 19 Kunt u aangeven waarom de binnenvaart geen rol speelt in het maatregelenpakket terugdringen overschrijdingen Basisnet spoor?
  - 20 Is met ProRail overleg gevoerd over de mogelijkheid het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor over te hevelen naar de binnenvaart? Zo ja, wat was daar de uitkomst van?

Nr. Vraag

- 21 Op welke wijze is gevolg gegeven aan de wens van de Kamer (de motie van het lid Cegerek inzake onderzoek naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, 29 984, nr. 678) om de binnenvaart bij het vervoer van gevaarlijke stoffen te betrekken?
- 22 Wat waren de resultaten van het gesprek tussen u en BLN-Schuttevaer ten aanzien van deze problematiek?
- 23 Bent u bereid om wederom met de sector van de binnenvaart over het vervoer van gevaarlijke stoffen te overleggen en zo mogelijk de huidige plannen aan te passen? Zo nee, waarom niet?
- 24 Bent u op de hoogte van het TNO-onderzoek dat is uitgevoerd rondom binnenvaart als alternatief voor de Betuwelijn vanwege ernstige (tijdelijke) capaciteitsbeperkingen door bouwwerkzaamheden in Duitsland?
- 25 Klopt het dat uit dit onderzoek blijkt dat er op zich voor bijna 50% van de ladingstromen over de Betuwelijn alternatieve capaciteit in de binnenvaart gevonden kan worden?
- 26 Is het wenselijk om voor het vervoer van andere stoffen dan LNG te stimuleren zoveel mogelijk gebruik te maken van de binnenvaart, zodat er meer ruimte komt en dus minder risico's op ongelukken, voor het vervoer van LNG en andere gevaarlijke stoffen?