

Vergaderjaar 2012–2013

32 862

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

B

### VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, MILIEU EN RUIMTELIJKE ORDENING<sup>1</sup>

Vastgesteld 13 november 2012

Het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel geeft de commissie aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen. De commissie verzoekt de regering om de vragen uiterlijk **11 december 2012** te beantwoorden.

#### Algemeen

De leden van de **VVD**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel Wet basisnet. Deze leden zijn van mening dat het een goede zaak is dat voor de veiligheid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in de aard van de risicovolle stoffen, alsmede veranderingen in de wijze van vervoer en in de ruimtelijke ordening. De leden van de fractie van de VVD ondersteunen de gedachte dat hierbij gestreefd moet worden naar een robuust evenwicht in ontwikkelingen aan de vervoerszijde en de inrichting van de fysieke ruimte in de nabijheid van de vervoersinfrastructuur. Deze leden nemen er kennis van dat het wetsvoorstel een poging bevat hiertoe een systematiek te ontwikkelen, maar ook dat er in de detailsfeer nog veel nader moet worden geregeld. De leden van de VVD-fractie vinden het een goede zaak dat hiertoe intensief overleg is gevoerd met de belangrijkste betrokkenen, de vervoersorganisaties en de gemeenten. Het wetsvoorstel is voor deze leden aanleiding om een aantal kritische vragen te stellen aan de regering, met name op het terrein van de risicobenadering die aan de wettelijke regeling ten grondslag ligt.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Noten (PvdA), Putters (PvdA), Essers (CDA), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD) (*vice-voorzitter*), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Smaling (SP), Vliegenthart (SP), De Vries-Leggedoor (CDA), Martens (CDA), Van Boxtel (D66), Vos (GL), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Vlietstra (PvdA), M. de Graaff (PVV), Reynaers (PVV) (*voorzitter*), Ester (CU), Schouwenaar (VVD) Van Beek (PVV)

De leden van de fractie van de **PvdA** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden ondersteunen het belang van een evenwichtige en samenhangende beoordeling van adequaat en veilig vervoer van gevaarlijke stoffen, het door kunnen gaan van relevante ruimtelijke ontwikkelingen en de veiligheid van omwonenden langs de trajecten waarlangs gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Tegelijkertijd beseffen deze leden dat niet elk risico kan worden uitgesloten en dat ook een basisnet daar nooit de suggestie toe kan wekken. Tegen deze

achtergrond hebben de leden van de PvdA-fractie een aantal vragen en zorgen. De leden van de PvdA-fractie zien uit naar de beantwoording van hun vragen door de regering.

De leden van de **CDA**-fractie hebben met aandacht kennisgenomen van het wetsvoorstel. Vervoer van gevaarlijke stoffen is een onontkoombaar gegeven. Dan is het natuurlijk goed dat gekeken wordt naar de mogelijkheden om veiligheid van het vervoer te vergroten en de risico's voor mensen/omwonenden te verkleinen. De leden maken graag gebruik van de mogelijkheid de regering enkele aanvullende vragen te stellen.

De leden van de **PVV**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel voor wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet. Deze leden hebben naar aanleiding hiervan enkele vragen.

De leden van de **SP**-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel tot Wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet). Deze leden zien de beantwoording door de regering van de hiernavolgende vragen van de leden van de fracties van VVD, PvdA, CDA, PVV en GroenLinks met belangstelling tegemoet.

De leden van de fractie van **GroenLinks** hebben met belangstelling kennisgenomen van de Wijziging Wet vervoer gevaarlijke stoffen inzake totstandkoming van een basisnet. Deze leden hebben enkele vragen aan de regering.

## **VVD**

### *Risicobenadering: integraal of sectoraal?*

De leden van de **VVD**-fractie constateren dat de Wet basisnet een sectorale wet is. De risicobenadering die hierin wordt toegepast spreekt in algemene termen over de verschillende aspecten die thuishoren in de risicoanalyse, zoals kans en gevolgen. Heeft de regering bij de bepaling van deze analyse afstemming gezocht bij een algemeen gebruikte risicoanalyse, evenals een daarop gestoeld beleid in andere sectoren? Anders gezegd, is hier sprake van een integraal toegepaste systematiek die het mogelijk maakt de hier gebruikte benadering te vergelijken met die in andere sectoren? De leden van de VVD-fractie zouden het op prijs stellen dat de regering hieraan enkele nadere beschouwingen wijdt. De leden van de VVD-fractie hechten namelijk sterk aan een eenduidige systematiek voor de verschillende risicocompartimenten. Dit niet alleen omwille van een evenwichtige onderbouwing van het risicobeleid, maar ook om ten behoeve van dit beleid onderlinge afwegingen te kunnen maken en prioriteiten te stellen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de vraag aan welke sectoren van het veiligheidsbeleid met voorrang aandacht moet worden gegeven om een evenwichtig beleid te maken voor het totale maatschappelijke risico, dus alle segmenten. Dit roept de fundamentele vraag op, of de regering uitgaat van een totale, integrale benadering van het maatschappelijke risicovraagstuk. Is deze wetswijziging onderdeel van een dergelijke integrale afweging, of moet dit wetsvoorstel worden gezien als een sectorale wetgeving en staan de afwegingen en gekozen maatregelen los van andere sectoren? Graag zouden de leden van de VVD-fractie ook hierover enkele beschouwingen van de regering tegemoet zien.

### *Maatschappelijk aanvaardbaar risico*

De leden van de VVD-fractie constateren dat het wetsvoorstel bij de definitie van wat als risico geaccepteerd mag worden spreekt van een bovengrens, die bepaald wordt door wat «maatschappelijk aanvaardbaar» is. Wil de regering scherper duidelijk maken wat precies onder deze maatschappelijke aanvaardbaarheid wordt verstaan? Waardoor wordt deze aanvaardbaarheid bepaald en wie zijn voor dergelijke afwegingen op welke wijze betrokken? Hoe wordt voorkomen dat subjectieve, gevoelsmatige overwegingen gaan domineren over objectief vaststelbare en dus kwantificeerbare criteria? De leden van de VVD-fractie hechten eraan dat in de verschillende risicocompartimenten met eenduidige en kwantificeerbare criteria wordt gewerkt en dat voorkomen wordt dat risicodomeinen die sterk tot de verbeelding spreken aan een scherpere kansbepaling worden onderworpen dan andere, die in maatschappelijke zin minder aandacht krijgen of minder emoties oproepen. Deze leden vragen zich in dit verband af, wat de gevolgen zijn van de risicobepaling in de wetsvoorstel als de maatschappelijke aanvaardbaarheid in beweging komt, bijvoorbeeld als gevolg van een tot de verbeelding sprekend ongeval – en dan met name als een dergelijk ongeval binnen de wettelijke kansberekening of binnen het effectniveau blijft. Het is immers alleszins denkbaar dat een ongeval in dit domein veel emoties oproept, met een daarop volgende maatschappelijke of zelfs politieke eis, dat zoiets zich niet nog eens mag voordoen. Bevat de wet procedurele ruimte om aan een dergelijke wens te voldoen, of is de regering de mening toegedaan dat de bestaande wettelijke normen dan maatgevend moeten en ook kunnen blijven?

### *Gevolgzijde ongevallenrisico*

Het wetsvoorstel wekt bij de leden van de fractie van de VVD de indruk dat er aan de gevolgzijde van het ongevallenrisico zowel voor het individuele risico als het groepsrisico uitsluitend rekening wordt gehouden met het overlijden van personen die zich ophouden in het bebouwde deel van de ruimtelijke omgeving van de infrastructuur. Klopt dit? Wordt er ook rekening gehouden met personen die zich, los van de bebouwing, ophouden in de omgeving van de infrastructuur? Te denken valt aan personen die gebruik maken van de open ruimte rond de zones, of van vervoersmogelijkheden rond de genoemde basisnet infrastructuur. Wordt er, behalve met het overlijdensrisico, ook rekening gehouden met het risico van (zware) gewonden? Gaat het bij de gevolgen ook om meer dan het risico van personen alleen? Te denken valt aan een tijdelijke of zelfs langdurige ontwrichting van de omgeving of het vervoer als gevolg van een ongeval en dus de verstoring van maatschappelijke of economische activiteiten. Wil de regering nog eens duidelijk maken wat zij precies verstaat onder het aspect «gevolgen» in de risicoanalyse en waarom zij deze keuze maakt?

### *Veiligheidswinst vervoerders*

Waarom laat de regering de veiligheidswinst die partijen, zoals de vervoerders, maken niet ten volle tegemoet komen aan deze partijen zelf, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Is de regering niet van mening, dat het vertalen van veiligheidswinst door vervoerders in risicoruimte binnen de ruimtelijke ordening, niet alleen leidt tot spanningen tussen nationale en regionale belangen, maar het streven naar veiligheidswinst door de vervoerders ook ontmoedigt?

### *Het robuuste evenwicht*

Wat betreft te treffen maatregelen bij een dreigende overschrijding van risicoplafonds, lijkt het wetsvoorstel een aanvankelijk criterium van duidelijkheid bij de vaststelling van een basisnet los te laten. Bij de duidelijkheid inzake het robuuste evenwicht van belangen tussen de vervoerssector en de gemeenten spreekt het wetsvoorstel van een uiteindelijk noodzakelijke aanwijzing door de minister. Dit omdat een dergelijk evenwicht niet bereikt kan worden door overleg tussen de vele partijen uit de vervoerssector en die uit de kring van gemeenten. Bij een dreigende of geconstateerde overschrijding wordt de nadruk echter wel sterk verplaatst naar overleg tussen de genoemde partijen en lijkt de positie van de minister niet meer te zijn dan een sluitstuk en dan nog wel in termen van ultimum remedium. De leden van de VVD-fractie vragen of het hier werkelijk om niet veel meer gaat dan een dreiging van ingrijpen door de minister als de sectoren er zelf niet uitkomen? Maar hoe valt dit te rijmen met de eerdere stelling inzake het vaststellen van het basisnet? Hoe kan bij overschrijding een nieuw evenwicht tussen de partijen worden bereikt als van de vervoersbedrijven technische risicoreducerende aanpassingen aan het vervoer worden gevraagd, dus generieke maatregelen, en van de gemeenten afspraken over het vestigingsbeleid, dus specifieke maatregelen, maatwerk dat gericht is op afzonderlijke locaties in individuele gemeenten? Wil de regering nog eens duidelijk maken wat haar met het overleg in verband met overschrijdingen voor ogen staat en hoe kansrijk zij dit acht?

### **PvdA**

#### *Communicatie met burgers en vervoerders*

De introductie van een basisnet met de bijbehorende rekenmodellen die nodig zijn om de zogenaamde risicoruimtes langs het basisnet te bepalen oogt de leden van de **PvdA**-fractie als een technische exercitie die erop is gericht om alle kenbare risico's voor de veiligheid van zowel vervoerders als omwonenden uit te sluiten. De leden van de PvdA-fractie kunnen niet anders stellen dan dat de gelijktijdige uitleg over het daadwerkelijke risico en over de zwaarte die maatregelen ter sanering (kunnen) hebben het begrip voor het al dan niet doorvoeren van die maatregelen heeft beïnvloed. Zij menen dat communicatie daarover minstens zo van belang is – wellicht zelfs belangrijker – dan het tot in elk denkbaar detail optimaliseren van de berekening van risico's. Deelt de regering deze opvatting? Zo ja, hoe realistisch is dan het gehanteerde perspectief om elk kenbaar risico uit te sluiten en welke prijs heeft dat? Zo nee, is het dan niet een lacune in het voorstel dat er betrekkelijk weinig wordt gezegd over de communicatie met burgers en vervoerders over mogelijke risico's en over de wijze waarop zij daarmee om zouden kunnen gaan?

#### *Vroegtijdige participatie burgers en vervoerders*

In het licht van dit laatste steunen de leden van de PvdA-fractie het door de Tweede Kamer aangenomen amendement<sup>1</sup> waarin wordt bepaald dat omwonenden en vervoerders hun wensen en bedenkingen kenbaar moeten kunnen maken wanneer de minister bij ministeriële regeling de plaatsgebonden risico's en de risicoplafonds vaststelt of aanpast. Dat zij nu vier weken lang na bekendmaking via de Staatscourant die gelegenheid krijgen is relevant, maar worden zij ook aan de voorkant van het besluitvormingsproces betrokken? Het lijkt de leden van de PvdA-fractie zinvoller om eerst met omwonenden en vervoerders het gesprek aan te gaan over de zwaarte van de mogelijke risico's en over het nut en de noodzaak van de aanpassing of vaststelling van bepaalde

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2011/12, 32 862, nr. 38.

plafonds. Juist in die vroegtijdige betrokkenheid kan aan de orde komen welke risico's nooit geheel uit te sluiten zijn en welke verwachtingen wat dat betreft niet gewekt moeten worden. Kan de regering aangeven of en hoe die vroegtijdige participatie is geborgd, evenals hoe dit wordt ingezet om te hoge verwachtingen van het uitsluiten van risico's te voorkomen?

#### *Rechtsbescherming*

Kan de regering aangeven in hoeverre omwonenden en vervoerders in beroep kunnen gaan tegen de vaststelling en aanpassing van risicoplafonds? In hoeverre kunnen tevens derden, welke niet direct omwonend beschouwd worden noch vervoerder, van beroepsregelingen gebruik maken?

#### *Verhouding tot andere wet- en regelgeving*

Kan de regering aangeven op welke onderdelen of bij welk type projecten de voorliggende wet aan het regime van de Crisis- en herstelwet raakt? Leidt het regime van de Crisis- en herstelwet ertoe dat de risicoplafonds die uit het nu voorliggende wetsvoorstel voortvloeien al dan niet tijdelijk buiten werking kunnen worden gesteld? Graag zien de leden van de PvdA-fractie in een tweetal voorbeelden de gelijktijdige werking van de Crisis- en herstelwet en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen terug en vernemen zij welke wet voorgaat bij strijdigheid met elkaar.

#### *Onderzoeksplicht*

Om de risicoplafonds vast te stellen moet onderzoek worden verricht. Kan de regering aangeven op welke wijze de onafhankelijkheid van de uitvoering van dit onderzoek is geborgd? Op welke wijze zijn de betrokken bestuurslichamen bij de formulering van de onderzoeksopdracht betrokken? De leden van de fractie van de PvdA zien graag in een voorbeeld uitgewerkt hoe dit in de praktijk zal moeten geschieden.

#### *Tijdslimiet sanering risico's*

Het in de Tweede Kamer ingediende amendement<sup>1</sup> dat zag op artikel I, onderdeel B, artikel 15, derde lid, behelsde dat er een limiet zou moeten worden gesteld aan de termijn waarop sanering van vastgestelde risico's moet zijn aangepakt. Dit amendement werd verworpen. De leden van de PvdA-fractie vernemen graag van de regering op welke wijze zij eenmaal vastgestelde risico's die beheersbaar te maken zijn aanpakt. Deze leden menen dat risico's nooit in volle omvang uit te sluiten zijn en dat het vanwege de disbalans tussen risico's en benodigde saneringsmaatregelen ook niet wenselijk is om dit na te streven. In die situaties is ook een tijdslimiet weinig dienstig. Echter, in situaties waar risico's beheersbaar te maken zijn en aantoonbaar een bijdrage kunnen leveren aan de veiligheid, is dat in de ogen van deze leden wel het geval. Heeft de regering overwogen om bij dat type risico's wel een tijdslimiet aan de sanering te koppelen? Kan de regering toelichten waarom zij dit wel of niet heeft overwogen?

#### *Dichtbevolkte gebieden*

In bepaalde, vooral dichtbevolkte en met bedrijvigheid ingevulde gebieden zal sprake zijn van een stapeling van risico's die ook met het overschrijden van geluidsplafonds en bijvoorbeeld lucht- of watervervuiling te maken hebben. Bijvoorbeeld door vele transportbewegingen. Kan de regering aangeven hoe het wetsvoorstel zich in de praktijk zal verhouden tot de Wet geluidhinder en de wetgeving ten aanzien van

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2011/12, 32 862, nr. 13.

luchtkwaliteit? Kan de regering tevens aangeven hoe de stapeling van verschillende soorten van risico's integraal wordt bekeken en gewogen? Kan de regering in het verlengde hiervan dan aangeven hoe ze uitvoering wenst te geven aan de motie<sup>1</sup> die in de Tweede Kamer is aangenomen en waarin wordt gesteld dat er in dichtbevolkte gebieden anders met de risicoplafonds kan worden omgegaan dan in dunbevolkte gebieden?

#### *Parlementaire betrokkenheid bij vaststellen basisnet*

De Raad van State adviseerde nadrukkelijk om de hoofdelementen van het basisnet minimaal te regelen op het niveau van een AMvB. Ook vanuit de Tweede Kamer is daar per amendement<sup>2</sup> om gevraagd en zijn verscheidene pogingen gedaan om te bewerkstelligen dat vaststellingen of aanpassingen van deze hoofdelementen van het basisnet voorgehangen worden bij de Staten-Generaal. De regering raadde dit echter af en de Tweede Kamer heeft aanpassingen in die richting uiteindelijk niet aangenomen. De leden van de PvdA-fractie zijn er echter, zeker gezien het technische karakter van deze wet en de neiging om rekenmodellen boven de communicatie over risico's te laten domineren, niet van overtuigd dat een grotere betrokkenheid van het parlement niet nodig of onwenselijk is. Graag ontvangen zij van de regering hierop een reflectie met een verkenning van de mogelijkheden om de betrokkenheid van het parlement op dit punt te versterken. Voor de leden van de fractie van de PvdA is het cruciaal dat de technische rekenmodellen geen eigen werkelijkheid worden, maar dat de communicatie tussen de volksvertegenwoordiging (landelijk en lokaal) en belanghebbenden over veiligheidsrisico's en over het nut en de noodzaak van sanering versterkt wordt.

#### **CDA**

##### *Onderbouwing wetsvoorstel*

Vooralsnog is het voor de leden van de **CDA**-fractie niet helder dat het wetsvoorstel daadwerkelijk de risico's voor mensen en materieel zal verkleinen op een manier die niet mogelijk zou zijn via de huidige nationale wetgeving en Europese richtlijn en wel op een manier waardoor nut en offer tegen elkaar opwegen. Gaarne krijgen deze leden hierop een reactie van de regering. Kan de regering daarbij ook ingaan op het belang van het basisnet voor water, nu het vervoer van gevaarlijke stoffen over water – op een enkele uitzondering na – nog een factor 10 onder het risicoplafond zit?

##### *Gedelegeerde regelgeving*

Kan de regering een overzicht geven van de zaken die in het nieuwe wetsvoorstel geregeld gaan worden per ministeriële regeling, dan wel AMvB en in welke mate het geamendeerde wetsvoorstel tegemoet komt aan de bezwaren van de Afdeling advisering van de Raad van State op de verschillende punten, ook met betrekking tot de saneringsregeling?

##### *Gegevensverstrekking*

Kan de regering aangeven in welke mate de gewijzigde wet tegemoet komt inzake de kritiek van de Afdeling advisering van de Raad van State met betrekking tot de bepalingen inzake de gegevensverstrekking?

##### *Risicoplafonds*

Kan de regering aangeven hoe gekomen is tot, respectievelijk waarom gekozen is voor de risicoplafonds 10–6, (plaatsgebonden) respectievelijk

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2011/12, 32 862, nr. 38.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2011/12, 32 862, nr. 17.

10-7 en 10-8 (groepsgebonden)? Hoe denkt de regering dat met deze definities de mogelijke risico's daadwerkelijk kunnen worden beheerst?

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat de regering zorg draagt voor het voorkomen van overschrijding van de plafonds door middel van:

- monitoring en trendanalyses
- onderzoek naar maatregelen (indien nodig)
- regelmatige politieke verantwoording

Is de regering het met de leden van de CDA-fractie eens dat dit sturen achteraf is? Kan de regering aangeven hoe op deze wijze de risico's voor omwonenden en materieel daadwerkelijk verkleind worden?

#### *Maatschappelijk aanvaardbaar risico*

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting: «Zo is het aan het bedrijfsleven om – in samenspraak met de minister van I&M – te voorkomen dat de risicoplafonds worden overschreden en dienen gemeenten – als ruimtelijk bevoegd gezag – er voor te zorgen dat bebouwing op een veilige afstand van de infrastructuur komt te staan. De exacte ligging van de risicoplafonds (...) hangt af van een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Door die afweging met maatwerk als uitgangspunt kan gewaarborgd worden (...).»<sup>1</sup> Kan de regering aangeven op grond van welke criteria die afweging van belangen geschiedt en wie op grond van welke bevoegdheid uiteindelijk een besluit kan nemen in het geval van onenigheid tussen de belanghebbende partijen? Kan de regering aangeven wat de definitie is respectievelijk de werkwijze om te komen tot de bepaling van het «maatschappelijk geaccepteerd veiligheidsniveau»?

#### *Veiligheidswinst vervoerders*

Klopt het dat de minister op grond van het geamendeerde artikel 14 de mogelijkheid krijgt om de ruimte die ontstaat door maatregelen uit de vervoerssector, ook ten goede te laten komen aan de ruimtelijke ordening? Zo ja, wordt dan niet de prikkel weggehaald voor investeringen in veiligheid bij vervoerders en de industrie? Kan de regering aangeven in hoeverre deze mogelijkheid aansluit bij de oorspronkelijke beleidsbeginselen en uitgangspunten voor het basisnet (bijvoorbeeld dat de partij die investeert in veiligheid daarvan de vruchten kan plukken)? Zo ja, kan de regering aangeven wat de uitgangspunten en voorwaarden zullen zijn voor een dergelijke toewijzing en welke afwegingen de minister daarbij zal moeten maken?

#### *Vrijstelling- en ontheffingsmogelijkheden ministeriële routing*

Door het wetsvoorstel krijgt de minister bevoegdheden teneinde dáár in te grijpen waar risicoreductie direct nodig is om een (dreigende) overschrijding te beëindigen of te voorkomen. Daartoe krijgt de minister naast de routeringsbevoegdheid, een vrijstellings- en een ontheffingsbevoegdheid. Kan de regering aangeven welke de uitgangspunten en voorwaarden zijn op basis waarvan dergelijke ingrijpende besluiten zullen en kunnen worden genomen?

#### *Verhouding tot andere wet- en regelgeving*

Het basisnet heeft twee componenten: het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ordening. Het basisnet is dus niet compleet zonder regulering van het basisnet aan de zijde van de ruimtelijke ordening. De

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2010/11, 32 862, nr. 3, p. 5.

bedoeling is dat daartoe regels worden opgenomen in een AMvB die krachtens de Wro en de Wm wordt vastgesteld: het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). Kan de regering aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de noodzakelijke aanpassingen in de regelgeving ten aanzien van ruimtelijke ordening? Kan de regering aangeven of en zo ja op welke punten het wetsvoorstel de aangekondigde Omgevingswet raakt?

Na vaststelling van het basisnet is de externe veiligheid een te beoordelen aspect bij tracébesluiten. De wijze waarop aan die beoordeling invulling wordt gegeven, zal worden opgenomen in door de minister van I&M op te stellen beleidsregels. Kan de regering aangeven hoe de stand van zaken in deze is en welk risico er is op ongelijktijdigheid en daarmee onzekere respectievelijk onduidelijke situaties voor betrokken partijen?

Is het juist dat de minister met het wetsvoorstel de mogelijkheid krijgt om in elke – ook een onherroepelijke – omgevingsvergunning in te grijpen als die in de weg staat aan het treffen van maatregelen ter voorkoming van een overschrijding (art IVa, met betrekking tot artikel 2.34 Wabo)? Zo ja, kan de regering aangeven in welke omstandigheden dat mogelijk is en welke uitgangspunten en criteria daarbij gelden? Zo ja, kan de regering aangeven hoe deze mogelijkheid zich verhoudt tot de rechtszekerheid? Is het juist dat deze bevoegdheid van de minister om in te grijpen in een omgevingsvergunning door de Wet revitalisering generiek toezicht per 1 oktober 2012 is geschrapt en nu via het basisnet weer wordt ingevoerd?

#### *Buitenlandse vervoerders*

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is grotendeels internationaal georiënteerd en gereguleerd. Buitenlandse vervoerders hebben doorgangsrecht en hoeven zich niet aan deze wet te houden. Is de regering het met de leden van de fractie van het CDA eens dat het wetsvoorstel een sterke nationale kop betreft? Zo ja, hoe groot acht de regering de mogelijke schade voor de Nederlandse industrie en transportsector? Wat betekent de doorgang van buitenlands transport in relatie tot de beoogde risicoverkleining?

#### *Aansprakelijkheid vervoerders*

Op veel punten wordt gesteld maatregelen zoveel mogelijk in overleg met en op vrijwillige basis door de betrokken partijen worden getroffen. Als voorbeeld wordt genoemd de afspraken met verschillende bedrijven om de treinen zoveel mogelijk warme-BLEVE-vrij samen te stellen. Kan de regering aangeven wat de toegevoegde waarde van de wet is als de meeste maatregelen vooral in overleg tot stand moeten komen en als individuele vervoerders niet aansprakelijk zijn?

#### *Financiële aspecten*

Wat betreft de administratieve lastenverzwaring wordt gesteld dat die vooral de overheden zal raken. Kan de regering een inschatting geven van de kosten van de lastenverzwaring op het niveau van de verschillende overheden?



## **PVV**

### *Maatschappelijk aanvaardbaar risico*

De leden van de **PVV**-fractie vragen of de regering kan uitleggen op welke manier in voorliggend wetsvoorstel het aspect «wat maatschappelijk aanvaardbaar is» gedefinieerd is?

Als het risico op een bepaald voorval / ongeluk als maatschappelijk onaanvaardbaar wordt gezien, wordt daarmee in het voorliggend wetsvoorstel dan ook impliciet gezegd dat het risico op het optreden van een dergelijk voorval tegen alle kosten voorkomen moet worden?

Kan de regering uitleggen welke visie zij heeft inzake de rol en verantwoordelijkheid van de overheid met betrekking tot het waarborgen van, en verantwoordelijkheid nemen voor de fysieke veiligheid van burgers in relatie tot de verantwoordelijkheid die burgers zelf hebben?

### *WRR-reflectie «Evenwichtskunst»*

De leden van de fractie van de PVV constateren dat in april 2011 de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de WRR verzocht om een visie op de mogelijkheden voor een generiek risicobeleid op het gebied van de fysieke veiligheid met een kleinere rol voor de overheid. De WRR heeft in de reflectie getiteld «Evenwichtskunst» een aantal opties geschetst die kunnen bijdragen aan een evenwichtige verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheid en maatschappij met betrekking tot het nemen en dragen van verantwoordelijkheid inzake fysieke veiligheid.

Deze leden vragen of de regering kan aangeven, met inachtneming van genoemde publicatie van de WRR, op welke manier in het wetsvoorstel tot uitdrukking komt dat de overheid zich een kleinere rol toebedeelt? Kan de regering aangeven welke van de opties voor evenwichtige verantwoordelijkheidsverdeling, die in de WRR-reflectie worden geschetst, terug te vinden zijn in het voorliggende wetsvoorstel?

### *Financiële aspecten*

Het wetsvoorstel lijkt voorbij te gaan, althans niet inhoudelijk te verwoorden, wat de financiële risico's van eventuele onteigeningsprocedures kunnen inhouden. Kan de regering aangeven welk financieel risico onteigeningsprocedures in het kader van dit wetsvoorstel met zich meebrengen?

## **GroenLinks**

### *Onderbouwing wetsvoorstel*

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen wat de meerwaarde is van een wettelijk verankerd basisnet, ten opzichte van de bestaande wet- en regelgeving over het vervoer van gevaarlijke stoffen en regelgeving ten aanzien van ruimtelijke ordening. Welke bijdrage levert het basisnet aan vergroten van de veiligheid? Graag ontvangen deze leden een toelichting van de regering op de meerwaarde van het basisnet.

### *Financiële aspecten*

Wat zijn de totale kosten van een basisnet, inclusief de kosten voor de rijksoverheid en de gemeenten?

### *Aansprakelijkheid vervoerders*

Is overwogen om aansprakelijkheid in te voeren voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals ook Europese regelgeving aanbeveelt?

### *Proportionaliteit*

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat prof. dr. I. Helsloot in zijn rede uitgesproken ter gelegenheid van de aanvaarding van de leeropdracht Besturen van Veiligheid aan de Radboud Universiteit Nijmegen op vrijdag 21 september 2012 stelde dat veiligheidsbeleid disproportioneel is als met hetzelfde geld elders meer mensenlevens gewonnen kunnen worden. Graag ontvangen deze leden een reactie van de regering op deze stelling. Is bekeken of het basisnet de beste investering is om mensenlevens te redden?

Ook stelt prof. dr. Helsloot dat de ontwerpers van veiligheidsmaatregelen de pijn van de kosten niet voelen, en dat dit kan leiden / vaak leidt tot disproportioneel veiligheidsbeleid. Kan de regering hier nader op ingaan?

### *Veiligheidszones en risicoplafonds*

Betekent het begrip «veiligheidszone» dat er buiten deze zone geen schadelijke gevolgen voor personen en woningen / gebouwen / installaties zal optreden als gevolg van een calamiteit met het vervoer van gevaarlijke stoffen? Zo nee, wat is dan de betekenis?

Wat is de betekenis van de diverse risicoplafonds in relatie tot veiligheidszones voor divers vervoer, in relatie tot beheersing van het groepsrisico aan de vervoerszijde? Hoe ziet de regering de relatie tot andere risicoplafonds, bijvoorbeeld voor overstromingen? Dat plafond staat op 10–4.

Graag ontvangen de leden van de GroenLinks-fractie een toelichting op de compromissen over lagere risico's op de Brabantroute en de goederenroute Oost-Nederland. Op grond waarvan is tot een lager risicoplafond en grotere veiligheidszones gekomen?

### *Basisnet Spoor*

Als winst van het basisnet Spoor wordt gesteld dat het aantal kilometers overschrijding van de oriëntatiewaarde is teruggebracht van 220 kilometer naar 20 kilometer. Voor wie is dit winst? Is dit virtuele winst, zo vragen deze leden.

### *Basisnet Weg*

Graag ontvangen de leden van de GroenLinks-fractie een toelichting op de werking van het basisnet Weg. Hoe wordt gestuurd op aantallen tankauto's et cetera?

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,  
Reynaers

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,  
De Boer