

## 9

### Wet basisnet

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

De beraadslaging wordt hervat.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Dit is mijn première in de Eerste Kamer en ik vind het een eer om met de leden te mogen debatteren. Ik dank de leden daarvoor. Verder wil ik nog mijn felicitaties overbrengen aan mevrouw Koning. Ik dank de leden verder voor hun inbreng, die zeer gevarieerd en uitgebreid was. Ik doe mijn best om zo volledig mogelijk te antwoorden. Ik zal dat doen in enkele hoofdstukken, die elkaar logisch opvolgen.

Allereerst ga ik in op de veiligheidskoers. Een aantal fracties heeft vandaag gevraagd naar nut en noodzaak van deze wet. Daarbij werd aangegeven dat er ook zonder deze wet voldoende instrumenten zijn om de veiligheid te bevorderen. Wat voegt de Wet basisnet hieraan toe? Er werd bijvoorbeeld gewezen op de circulaire Risiconormering, waarin de risicoplafonds al zijn opgenomen, en op het convenant met het bedrijfsleven om op het spoor wagons met brandbare gassen te scheiden van wagons met brandbare vloeistoffen. Deze afspraken konden alleen worden gemaakt met het basisnet in het vooruitzicht. De naleving van de circulaire en het convenant gebeurt op vrijwillige basis. Voor het afdwingen van deze afspraken is de Wet basisnet nodig. Ik kan mevrouw Martens dus geruststellen, want juist door deze wet wordt een grote veiligheidswinst geboekt. Door mevrouw Vos is gememoreerd dat de groepsrisico's op het spoor met het basisnet sterk zullen afnemen. Overigens zullen vervoerders zich pas aan de afspraken houden als dit met het basisnet wettelijk wordt afgedwongen. Hetzelfde geldt ook voor de gemeenten waarmee afspraken zijn gemaakt over bouwplannen en de beheersing van de groepsrisico's. Als het basisnet niet doorgaat, zal het gemeenschappelijke draagvlak onder alle eerder gemaakte afspraken wegvallen, alsook het vertrouwen om samen verder te werken aan veiligheid. De spanning tussen ruimtelijke ordening, vervoer en veiligheid van burgers komt daarmee weer in volle omvang terug. Per locatie kan dan weer verschillend invulling worden gegeven aan het veiligheidsbeleid. Zonder basisnet wordt de samenleving geconfronteerd met hogere risico's dan nodig. Dat komt doordat er geen juridische grondslag is om het vervoer aan een maximaal risico te houden en het vervoer daarop te sturen. Zonder de Wet basisnet blijven de groepsrisico's dus onverminderd hoog.

Door diverse leden is er ook toe opgeroepen om vooral nuchter om te gaan met risico's. Dat is mij uit het hart gegrepen. Het beleid om nuchter om te gaan met risico's is al in 2006 ingezet. Belangrijke koerswijzigingen waren onder andere het vroegtijdig betrekken van burgers bij beleidsvorming en het transparant zijn over politieke besluitvorming.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks):

De staatssecretaris noemde net al een aantal cruciale onderwerpen in het debat. Ik wil een en ander even bij haar checken. Zij gaf net aan dat de al bestaande circulaire Risiconormering alleen maar tot stand is gekomen in het licht van het komende basisnet. Ik begrijp dus dat deze circulaire op dit moment geen enkele wettelijke basis heeft en dat die basis ook niet gegeven kan worden als deze wet niet tot stand komt. Zo begrijp ik het. Tegelijkertijd weet ik dat de staatssecretaris dit in de vorm van een ministeriële regeling wil regelen. Begrijp ik goed dat deze ministeriële regeling niet tot stand kan komen onder het huidige beslag van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen? Kan deze alleen tot stand komen onder het beslag van een Wet basisnet?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat is correct. Ik kom daar zo nog op terug.

Mevrouw **Martens** (CDA):

Bestaat de kans dat de circulaire Risiconormering niet meer wordt nageleefd door de betrokkenen die deze op vrijwillige basis hebben geregeld? Deze circulaire komt te vervallen als het basisnet er is, maar deze zou kunnen blijven als de wet niet doorgaat. Is de staatssecretaris ook bereid om, als de wet niet doorgaat, de circulaire te handhaven? Of is dat niet aan haar, maar aan het veld?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Exact. De circulaire is op vrijwillige basis tot stand gekomen met de wetenschap dat de wet er zou komen. Met deze wet binden we een aantal partijen aan elkaar en worden enige belangen tegen elkaar afgewogen. De partijen hebben gezegd daarvoor gezamenlijk te willen gaan. De circulaire, het convenant, is op vrijwillige basis afgesloten. Op het moment dat de wet er niet komt, is er geen enkele wettelijke grond om de circulaire in stand te houden door de partijen die daartegen ja hebben gezegd. Dat is op vrijwillige basis gebeurd.

Mevrouw **Martens** (CDA):

Bestaat er een kans dat ze die vrijwillig gekozen afspraken nu nog gaan veranderen? Acht de staatssecretaris die kans groot?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ja, die kans acht ik aanwezig, want iedereen heeft nadrukkelijk een eigen belang. Een projectontwikkelaar heeft een belang om te kunnen bouwen en een gemeente heeft een belang om te kunnen bouwen, maar ook een veiligheidsbelang. Er gaan dan allerlei dilemma's optreden. Zo ook bij het bedrijfsleven, dat een belang heeft om zo goedkoop en snel mogelijk te vervoeren. Die belangen worden in de wet allemaal bij elkaar gebracht en daar heeft iedereen ook behoefte aan.

Mevrouw **Martens** (CDA):

In de circulaire heeft iedereen dus ook analoge belangen, want anders zou dat in de wet komen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ja, maar onder de wet kan ik afdwingen dat bepaalde tracés worden gereden en dat er binnen bepaalde risicoplafonds wordt gereden. Dat kan ik nu nog niet. Dat gebeurt nu ook nog niet optimaal. Ik kom zo op een aantal voor-

## Mansveld

beelden waaruit duidelijk blijkt welke effecten de wet op het vervoer zal hebben.

Ik heb net de belangrijke koerswijzigingen aangegeven van het beleid om nuchter om te gaan met risico's. Het wetsvoorstel basisnet is vanuit dit integrale veiligheidskader tot stand gekomen. In de aanloop naar dit wetsvoorstel is in samenspraak met alle betrokken overheden, zoals ik net al aangaf, en het bedrijfsleven gewerkt aan breedgedragen oplossingen voor het veiligheidsvraagstuk van burgers die wonen in de omgeving van de transportassen. Daarbij is op transparante wijze de kennis van alle partijen meegenomen en zijn de kosten en baten voor alle partijen gewogen. Ten slotte zijn de verantwoordelijkheden van alle partijen expliciet gemaakt. Bedrijven krijgen zekerheid van vervoer en investeren in veiligheid. Ik zorg ervoor dat de routes door dichtbevolkte gebieden zo veel mogelijk worden ontzien. Ook ga ik toezicht houden op de risico's van vervoer. Gemeenten gaan bouwplannen in risicogebieden verantwoorden en, waar nodig, beperken. Daarmee krijgen burgers een beperkt en beheerst risico. Dat risico is vergelijkbaar met dat van bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken.

De heer Van Boxtel en mevrouw Martens vroegen of het basisnet een nationale kop is. De Europese richtlijn ziet op concrete eisen aan de manier waarop wordt vervoerd en richt zich dus op zaken als het vervoermiddel en de opleiding van de vervoerder. Het basisnet beoogt de spanning te beheersen tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid van de omwonenden. Daartoe maximeert dit wetsvoorstel het risico vanwege het totale vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit wetsvoorstel ziet daarmee op een ander einddoel en regelt een ander onderwerp dan de richtlijn.

In dit kader is ook gevraagd of er met de EU en buurlanden overleg is geweest over het basisnet. Ja, dit wetsvoorstel en de regelgeving zijn afgestemd met de EU en met de buurlanden.

Dan kom ik bij de modernisering van het veiligheidsbeleid. De Wet basisnet is de invulling van wat ik gemakshalve de modernisering van het veiligheidsbeleid noem. Een en ander geschiedt volgens dezelfde uitgangspunten als die welke de minister bijvoorbeeld voor waterveiligheid hanteert. Dat betekent een basisbeschermingsniveau voor iedereen. Daar waar incidenten kunnen leiden tot veel slachtoffers of economische schade, wil ik extra inzet plegen. Zo wil het kabinet het gebruik van de Betuweroute bevorderen om dichtbevolkte gebieden zo veel mogelijk te ontzien en neem ik samen met de gemeenten extra maatregelen. De afspraken hierover waren ook een belangrijke basis voor dit wetsvoorstel. Het wetsvoorstel zorgt ervoor dat Nederland veiliger wordt, maar ook dat er economische activiteiten kunnen plaatsvinden. De heer Van Boxtel gaf al aan hoe belangrijk dat is voor deze topsector. Ik kom daar zo nog op terug.

Door de heer Schaap werd aangegeven dat het risico-beleid niet alleen gaat over kansen, maar ook over het effect. In de Wet basisnet is met de verdere aanscherping van het vervoer van ammoniak en chloor hierop ingespeeld. In het Besluit externe veiligheid transportroutes zijn de aanwijzingen voor bouwbeperking en plasbrand-aandachtsgebieden en aanvullende bouwvoorschriften ook effectgerichte maatregelen.

Door mevrouw Martens werd aangegeven dat er geen sprake zou zijn van een breed maatschappelijk draagvlak. Ik kan de Kamer verzekeren dat dit brede maatschappelij-

ke draagvlak er wel is bij medeoverheden en het bedrijfsleven. Ik kan als voorbeelden geven de persberichten die in de afgelopen dagen door de VNCI, EVO en TLN zijn uitgebracht. De werkgeverskoepel CTTG heeft hiervoor heel hard gelobbyd. Wel zal niet elke gemeente, elke veiligheidsregio of elk bedrijf even blij zijn, want in de afweging betreffende het basisnet is een landelijke optimalisatieslag gemaakt. Verreweg de meeste gemeenten en bedrijven hebben baat bij het basisnet, maar enkele betalen er wel een prijs voor, bijvoorbeeld doordat zij meer vervoer door hun gemeente zullen krijgen of moeten betalen voor de uitvoering van veiligheidsmaatregelen. Het meest treffende voorbeeld is, denk ik, Dordrecht. Ik heb gesproken met de gemeente Dordrecht. We hebben gezegd dat we 12 miljoen beschikbaar stellen voor de door ons noodzakelijk geachte oplossing van de risico's die daar spelen, bijvoorbeeld voor ontsporingsgeleiding. Daarmee kunnen extra maatregelen worden genomen om de veiligheid te bevorderen in het geval van calamiteiten.

De Wet basisnet komt daarmee tegemoet aan de wensen van medeoverheden, projectontwikkelaars en het bedrijfsleven. Hij biedt tevens een handelingsperspectief voor de lange termijn. Ik benadruk daarbij dat alle partijen in 2010 met een evenwichtig pakket aan maatregelen de basisnetten voor water, weg en spoor mogelijk hebben gemaakt. Ze hebben allemaal met het basisnet ingestemd, omdat ze er per saldo allemaal beter van worden. Zo is bij het Basisnet Spoor de veiligheidssituatie in meer dan 90% van de gemeenten verbeterd en blijft het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen de chemische clusters gegarandeerd. Dat laatste is een economisch belang. Ik kan de Kamer verzekeren dat het onmogelijk is om het vervoer van gevaarlijke stoffen uit te sluiten. Denk aan kunststof en aan medicijnen. Er zijn grondstoffen die vervoerd moeten worden.

De burgers die wonen in de buurt van een transportas, hebben baat bij het basisnet, omdat daarmee voor het eerst een begrenzing plaatsvindt van de risico's die zij maximaal kunnen ondervinden van zo'n transportas.

Volgens mij heeft iedereen in deze Kamer het gehad over het belang van goede communicatie. Verschillende leden hebben ook gevraagd naar de communicatie over het basisnet. In de afgelopen jaren is er veelvuldig overleg geweest met alle betrokken partijen. Ik heb ze de leden net allemaal genoemd. Daarbij kunnen nog worden genoemd: Rijkswaterstaat, ProRail en de ministeries van V en J, BZK en Economische Zaken, naast alle koepels van bedrijven, de VNG en het IPO. Er is in de afgelopen jaren intensief overleg geweest met individuele gemeenten die na de totstandkoming van het basisnet nog een hoger risico hebben. Dat overleg werd gevoerd met zowel ambtenaren als betrokken wethouders. Ik gaf net al het voorbeeld van Dordrecht, maar er zijn ook specifiek gesprekken gevoerd met Halderberge, Moerdijk en Roosendaal.

Vanuit mijn ministerie zijn vele presentaties gehouden, bij vele gelegenheden. In internationaal verband is dat vorig jaar gebeurd, om het basisnet toe te lichten. Er waren bijeenkomsten over het basisnet voor beleidsmakers van provincies en gemeenten, zowel landelijk als specifiek per regio. Ik noem verder congressen van experts, congressen verzorgd door de CTGG en instructiebijeenkomsten voor toekomstige gebruikers van bijvoorbeeld het rekenmodel. Op weg naar de implementatie van het basisnet zal deze inspanning onverminderd doorgaan, samen met alle betrokken partijen. Ik bevestig dit nu, maar ik kan het

## Mansveld

me ook niet anders voorstellen dan dat het op die manier gaat. Zo steek Nederland namelijk precies in elkaar.

Ik kom op de communicatie naar de burger. Het is belangrijk dat iedereen beseft dat een samenleving zonder risico's niet bestaat. Dat is al meerdere malen aangegeven vanmorgen. Ik kom daar zo nog op terug. Voor mij is het duidelijk dat Nederland er met het basisnet qua veiligheid op vooruitgaat. Deze boodschap wil ik het land in brengen. Met diverse gemeenten zijn al afspraken gemaakt om wat betreft de communicatie naar de burger gezamenlijk op te trekken. Het initiatief ligt echter wel altijd bij de gemeenten. Zij staan dicht bij de bewoners, samen met hun veiligheidsregio's. Ik kan niet genoeg benadrukken dat de communicatie zo decentraal mogelijk moet plaatsvinden. Als er een calamiteit is of als zich een incident voordoet, dan moet op regionaal of lokaal niveau direct worden gehandeld.

Ik wil nog een enkel woord wijden aan de treinramp in Wetteren, want die heeft veel discussie en onrust veroorzaakt. Natuurlijk vraagt iedereen zich dan de volgende dag af: kan het bij mij gebeuren? Ik kom zo nog even terug op de theorie en het betoog van de heer Schaap, maar als iedereen zich afvraagt of het in zijn achtertuin kan gebeuren, dan zie je een andere beleving van het woord "veiligheid" ontstaan. De Kamer vraagt mij om een reactie op deze zorgen, die ook in de media zijn verwoord. Gezien het lopende strafrechtelijk onderzoek kan ik niet inhoudelijk ingaan op het ongeval. Eerst moeten de feiten op tafel komen. Ook de EU zal eerst hierop wachten. Tijdens de hoorzitting op 31 mei over het ongeval in Wetteren is in de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers de vraag gesteld of het basisnet ook in België navolging verdient. Mochten de onderzoeksresultaten van incidenten als die in Wetteren of voortschrijdend inzicht naar aanleiding van onderzoeken naar de veiligheid in de chemische keten in de toekomst toch aanleiding geven tot gepaste maatregelen, dan zal ik niet aarzelen om deze een plek te geven in het basisnet.

Ik kom nu op het volgende: een nieuwe integrale wet. De heer Schaap van de VVD-fractie vraagt mij om concreet in te gaan op de vraag waarom het Rijk geen integraal, objectief en vergelijkbaar instrument gebruikt voor de afweging van de te nemen veiligheidsmaatregelen in de verschillende domeinen. De VVD-fractie wil hiermee de meer irrationele maatschappelijke perceptie bijbuigen naar een meer rationele afweging. Ik dank de VVD-fractie voor de uitvoerige toelichting bij de gestelde vragen. De daarbij aangehaalde voorbeelden zijn zeer illustratief, ook al ging het daarbij niet altijd sec om de veiligheidsdiscussie. Ik begrijp de vraag nu ook beter en ik kan er in mijn beantwoording voor een deel ook in meegaan. Ik kom daar zo meteen op terug. Hoewel de Wet basisnet alleen over het vervoer van gevaarlijke stoffen gaat, ben ik me er heel goed van bewust dat deze wet onderdeel is van de bredere fysieke veiligheid. Ik zal eerst ingaan op het onderwerp "risicoregelreflex" en daarna op de wens om te komen tot een integraal afwegingskader.

De heer Schaap en de heer Van Beek hebben gevraagd om in te gaan op de risicoregelreflex. De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid heeft eind 2011 het advies Evenwichtskunst uitgebracht, dat gaat over de risicoregelreflex en het afwegingskader. Op die wijze gaan we om met rampen, ongelukken en andere aantastingen van de veiligheid. Er hoeft maar iets te gebeuren of er worden altijd weer dezelfde vragen gesteld. Wie is de schuldige? Welke maatregelen gaat het Rijk nemen om

herhaling te voorkomen? Voorziet de wet wel in de mogelijkheid om adequaat te reageren? In het publieke debat over risico's en incidenten is een grote variatie aan stemmen te horen, variërend van "dit mag nooit meer gebeuren" tot "we zullen een bepaald risiconiveau moeten accepteren". Achter die stemmen zitten uiteenlopende opvattingen en belangen, die vaak niet expliciet duidelijk worden als het discours zich eenzijdig toespitst op de mate van veiligheid. Als de suggestie de overhand krijgt dat risico's per definitie uitgebannen moeten worden, dan kan dit leiden tot onevenredige interventies. Hoe vaak het in de praktijk leidt tot onevenredige interventies, is overigens nog niet structureel, wetenschappelijk onderzocht. Op zijn minst is het een gevoelde realiteit, die door veel bestuurders wordt herkend.

Je zou zelfs de vraag kunnen stellen of die risicoregelreflex wel zo gezond is. Het hoeft immers ook niet bij voorbaat ongezond te zijn. Veel verbeteringen vinden hun oorsprong in maatregelen die na rampen zijn genomen. Ik vind het wel belangrijk dat je na de eerste impuls om tot actie over te gaan, nog eens goed nadenkt of die actie proportioneel en effectief is. We zien immers vaak dat de oorzaak van het falen meestal niet aan de regelgeving ligt. Ik geef hiervan een voorbeeld. Bij treinen die door een rood sein rijden, ligt de oorzaak in 80% van de gevallen bij menselijk handelen of het gebrek daaraan. Onlangs had ik in de Tweede Kamer het AO Externe veiligheid. Daarin stond onder andere de verlening van vergunningen aan risicovolle bedrijven, alsmede het toezicht daarop en de handhaving daarvan, op de agenda. Daar werd weer eens heel duidelijk dat in eerste instantie het bedrijf zelf verantwoordelijkheid moet nemen, maar ook dat er nog het nodige te verbeteren valt in de sfeer van toezicht en handhaving, alsook in de sfeer van de kaders vanuit de zes ministeries die actief zijn op het gebied van de fysieke veiligheid. De risicoregelreflex kan een schijn van veiligheid scheppen. Daarvan ben ik geen voorstander. Een wereld zonder risico's bestaat immers niet. Absolute veiligheid is niet maakbaar. Ik denk dat verantwoordelijkheden moeten worden gelegd waar ze behoren: bij het bedrijf, bij het bevoegd gezag en bij de inspectiediensten.

Ik vind het van groot belang dat we leren van incidenten en dat we de opgedane inzichten delen, om te voorkomen dat elders onnodig hetzelfde ongeval kan gebeuren. Dat is de goede reactie, veel zinvoller in elk geval dan de roep om centrale regie en controle over alles. Als ik dit betrek op het incident bij Wetteren, dan kan ik zeggen dat het heel goed is dat zowel de ILT als ProRail, maar ook de organisatie voor rioleringen en stedelijk waterbeheer, RIONED, en Brandweer Nederland kennisnemen van deze toedracht en de oorzaken en gevolgen ervan, en vervolgens tot een goede afweging komen van wat zij van het ongeval kunnen leren. Ik wacht hun inzichten en de onderzoeksresultaten uit België in alle rust af. Eerst zijn anderen aan zet. De WRR geeft aan dat er geen simpele antwoorden zijn op de vraag hoe de overheid invulling kan geven aan haar verantwoordelijkheid voor fysieke veiligheid. Er zijn verschillende dimensies van fysieke veiligheid: risico's, voldoende bekende en onbetwiste gevaren, onzekerheden, gevaren die zich kenmerken door kennishiaten of waardenconflicten, incidenten, en ten slotte de economische en maatschappelijke schade als gevolg van een incident.

Het voorkomen van risico's van asbest in scholen vereist een andere aanpak dan het voorkomen van treinontsporingen. Over de risico's van synthetische en natuur-

## Mansveld

lijke nanodeeltjes is nog weinig bekend. Ik ben het met de WRR eens dat elke dimensie van fysieke veiligheid haar eigen politiek-bestuurlijke uitdagingen met zich meebrengt. Het gaat om een viertal uitdagingen, namelijk het toedelen van verantwoordelijkheden om incidenten zo veel mogelijk te voorkomen, de schade zo veel mogelijk te beperken en af te dekken, risico's zo goed mogelijk te beheersen en goed om te gaan met de onzekerheden. Niet voor niets spreekt de WRR over evenwichtskunst. De aanbevelingen van de WRR zetten mij aan het denken. Kunnen wij de uniforme risicobenadering nuanceren? Durft de overheid het aan om te differentiëren met componenten zoals bevolkingsdichtheid en mogelijke economische schade? Durven we het aan om bedrijven en burgers de ruimte te geven om activiteiten te ondernemen die risicovol zijn, maar geen schade aan derden toebrengen? Dit kan bijvoorbeeld door een goede ruimtelijke zonering. Misschien wil iemand midden in de uiterwaarden wonen. Het zijn discussies die spelen bij de Brzo-bedrijven, maar ook bij bouwplannen van gemeenten in de directe nabijheid van risicovolle situaties. Houden we de veiligheidsproblemen in stand, of durven we te kiezen voor een systeem waarin bedrijfsleven, bewoners en gemeenten hun eigen verantwoordelijkheid nemen binnen hun eigen beslissingsmogelijkheden, terwijl de veiligheid verbetert? Met het basisnet kies ik duidelijk voor deze benadering.

De heer Schaap pleit voor een integrale veiligheidswet waarin alle beleidsafwegingen en besluiten gebaseerd zijn op een objectieve risicoanalyse die alle schade-elementen in de beschouwingen en de berekeningen betreft. De VVD-fractie is daarbij in goed gezelschap, want in 2008 heeft de toenmalige voorzitter van de OVV, de heer Van Vollenhoven, al gepleit voor een integrale veiligheidsbeginselwet. Ook buiten Nederland groeit een parlementaire belangstelling voor het proportioneel omgaan met risico's. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de minister van Justitie hebben in 2008 laten weten dat zij geen voorstander zijn van een verankering van de verantwoordelijkheidstoedeling in één algemene publiekrechtelijke wet. De WRR heeft zich over de kwestie gebogen in zijn advies Evenwichtskunst over de verdeling en de verantwoordelijkheid voor fysieke veiligheid. De WRR concludeert dat het idee van een spijkerhard, kwantitatief afwegingskader waarop alle beleid voor fysieke veiligheid kan worden geënt en getoetst, niet haalbaar is.

In het betoog van de VVD-fractie beluister ik de behoefte aan een rationeler afwegingskader voor de inzet van schaarse middelen.

De heer **Schaap** (VVD):

Ik had niet gevraagd om een spijkerhardheid die eindigt achter de komma, en die in kwantitatieve zin ontwijfelbare zekerheid geeft over wat er allemaal gebeurt. Bij afwegingen gaat het ook in kwalitatieve zin om meer en minder ernstige zaken. Daar valt wel heel wat over te zeggen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik kom nu op de inhoud en de vorm. Ik heb nog een deel van mijn betoog te gaan en ik heb goed geluisterd naar wat u hebt gezegd.

Ik wil het eerst hebben over de inhoud van de wens, alvorens in te gaan op de vorm waarin de wens gestalte kan krijgen. Het zou in een aantal gevallen helpen als we met een onderling vergelijkbaar instrument tot een rationeler afweging kunnen komen bij de inzet van schaarse

financiële middelen. We kunnen dan in ieder geval het onterechte beeld wegnemen dat beleid en regelgeving dominant worden aangestuurd door de eendimensionale benadering van dodelijke slachtoffers. We kunnen explicieter aangeven dat bij deze aansturing het totaalpakket van mogelijke slachtoffers, economische schade en maatschappelijke ontwrichting bepalend is. Ik noem het instrument voor het gemak een multicriteria-analyse. In deze analyse worden systematisch het aantal mensenlevens en gewonden, maar ook de directe fysieke schade en de economische ontwrichting in de afweging meegenomen, zodanig dat de uitkomsten van de analyse vergelijkbaar zijn met die van andere veiligheidsdossiers. Dit kan helpen om de soms irrationele maatschappelijke perceptie om te buigen naar een meer rationele afweging. Zoals u weet is de minister van I en M met dit doel voor ogen al begonnen met multicriteria-analyses voor waterveiligheid, zodat schaarse middelen effectiever ingezet kunnen worden. Daar gaat het om grote bedragen voor veiligheid door bijvoorbeeld het adoptatiebeleid en dijkverhogingen.

Bij de modernisering van het veiligheidsbeleid wil ik deze aanpak doortrekken. Daarbij wil ik graag gebruikmaken van de ervaringen met dit instrument. Ik denk dat het goed is om in deze ontwikkeling ook de kennis en het inzicht van de wetenschappelijke wereld te betrekken. Ik denk dat wij elkaar over de inhoud van de wens, namelijk te komen tot een rationeler en integraler afwegingskader, heel dicht naderen.

Vervolgens moeten we het over de vorm hebben. Het opstellen van een integrale veiligheidswet zal jaren van voorbereiding en behandeling vergen. Deze termijn noem ik vanwege de argumenten die in 2008 door het kabinet en in 2011 door de WRR zijn aangehaald, en die niet zomaar van tafel geveegd kunnen worden. De WRR stelt dat één afwegingskader veronderstelt dat alle veiligheidsvraagstukken voldoende bekend en onbetwist zijn en voldoende gelijksoortig om in één risicomaat te kunnen worden uitgedrukt. Hiervoor zijn de kenmerken van risico's en de soorten schade echter te verschillend. Ook andere instanties zullen aan deze discussie willen deelnemen. De thematiek voor risico's en verantwoordelijkheden is namelijk voor alle bestuurders lastig.

In 2012 bracht de Raad voor het Openbaar Bestuur het advies Belichaming van de kundige overheid. Over openbaar bestuur, incidentreflexen en risicoaanvaarding uit. Dit advies, het WRR-advies en de activiteiten van het programma Risico's en verantwoordelijkheden hebben provinciale en gemeentelijke volksvertegenwoordigers geïnspireerd om er in themabijeenkomsten expliciet stil te staan bij dit onderwerp. De ambitie van het bestaande programma Risico's en verantwoordelijkheden is om een repertoire te ontwikkelen en uit te dragen dat bestuurders en ambtenaren helpt om interventies rond risico's en incidenten proportioneel en consistent te houden, ook onder publieke druk. De activiteiten vinden plaats onder regie van het ministerie van BZK, in samenwerking met andere departementen. Het programma is onlangs met twee jaar verlengd. Ik kom later terug op de vraag waarvoor we het programma zouden kunnen gebruiken.

Gaandeweg zal het programma een aantal algemene principes benoemen, inzake de rol en de verantwoordelijkheden van de overheid bij het omgaan met publieke risico's en incidenten. Er komt geen theoretische visie, maar een gedragen en goed toepasbaar referentiekader dat behulpzaam is bij het invullen van een kleinere rol van

## Mansveld

de overheid ten aanzien van risico's bij een op zijn minst gelijkblijvend veiligheidsniveau.

Ook andere overheden hebben behoefte aan zo'n referentiekader dat de uitkomst zal zijn van een grondig proces met een gedegen inbreng van bestuurlijke ervaring, onderzoek en dialoog. De dialogen vinden niet alleen plaats met bestuurders van andere overheden, maar ook met burgers en partijen uit de samenleving.

Ik hoop evenwel dat niet van mij verwacht wordt dat ik het veiligheidsbeleid vijf of tien jaar op slot zet, totdat we met elkaar een nog betere afweging kunnen maken. Ik zou er anders over kunnen denken, als het wetsvoorstel in de ogen van de Kamer een evident voorbeeld zou zijn van groteske verspilling van schaarse middelen. Dat was volgens mij echter niet de kern van het betoog van de heer Schaap.

De Wet basisnet maakt met bescheiden middelen juist grote stappen in de verbetering van de fysieke veiligheid, met inspanning en draagvlak van alle betrokken partijen. Basisnet is vooral het anders routeren en organiseren van vervoer en het slimmer bouwen. Er is hier geen sprake van grote infrastructuur- of veiligheidsinvesteringen. Sterker nog: als basisnet geen doorgang vindt, verwacht ik dat de grotere risicoc contouren op korte termijn zullen leiden tot hogere saneringskosten en planschade, en op langere termijn tot economische schade voor het bedrijfsleven. Uitstel van behandeling van het wetsvoorstel leidt dus tot hogere kosten en minder veiligheid. Dat valt wat mij betreft niet uit te leggen aan het bedrijfsleven, de bestuurders en de projectontwikkelaars.

Het verzoek om een algemene, betere benadering moet het onderhavige goede wetsvoorstel daarom niet tegenhouden. Het betere moet niet de vijand worden van het goede. Zoals eerder gezegd vind ik de inhoud van het voorstel sympathiek. Het ligt zelfs in lijn met de modernisering van het milieu- en veiligheidsbeleid. Ik zeg de Kamer toe dat ik in samenwerking met de minister van I en M zal nagaan hoe we met de beschikbare instrumenten tot een bredere afweging kunnen komen in het veiligheidsdomein van I en M. Ik denk daarbij aan instrumenten als de maatschappelijke kosten- en batenanalyse en andere relevante beoordelingskaders. Deze kunnen het besluitvormingsproces al in de fase van beleidsvorming en voorbereiding van regelgeving beter ondersteunen en structureren. Daarmee kan ook de onderlinge vergelijkbaarheid van de verschillende risicodomeinen van het ministerie van I en M in beeld gebracht worden. Ik zal daarbij ook WRR en RLI betrekken. Ik denk dat ik volgende zomer een eerste proeve daarvan naar de Kamer kan sturen. Het is natuurlijk ook belangrijk voor het programmarisico en de verantwoordelijkheden van BZK en de andere ministeries. Ik zal de opmerkingen en dit betoog ook daar inbrengen, zodat men daar kan bekijken hoe men dit in de afwegingen kan meenemen.

Mevrouw Martens, mevrouw Koning, mevrouw Slagter en mevrouw Vos hebben vragen gesteld over de complexiteit van de rekenmethodes. Hoe kun je de werking van dit instrument nog controleren? Een rekenmodel is altijd een benadering van de werkelijkheid. Wat het lastig maakt, is dat je veiligheid niet kunt meten. Het verschil met bijvoorbeeld geluid of stof, die ook in mijn portefeuille zitten, is dat je de uitkomst van de rekensom niet kunt vergelijken met de uitkomst van het meetinstrument. Bovendien is er – gelukkig maar – slechts een beperkte statistiek van grote ongevallen. Wij moeten daarom werken met aannames van experts. Die aannames zijn gebaseerd

op de beperkte statistiek van ongevallen en technische inzichten. Dit is allemaal geborgd met protocollen. Het RIVM ziet als onafhankelijke instantie toe op dit proces. Ik moet in dit verband even denken aan een broodje gezond, maar dat beeld ban ik gelijk weer uit. De rekenmeter voldoet aan de eisen van transparantie, verificerbaarheid en reproduceerbaarheid. Dezelfde benadering is gekozen voor de inrichting waarmee een integrale aanpak is verzekerd.

In het wetsvoorstel is opgenomen dat bij ministeriële regeling wordt bepaald welk rekenmodel moet worden gebruikt bij de onderzoeken naar dreigende overschrijdingen van de risicoplafonds. Ik kom later nog even terug op de ministeriële regeling.

In basisnet wordt nu vastgesteld dat er met één rekenmodel wordt gerekend, namelijk RBM II. Dat rekenmodel wil ik om de vijf jaar iken aan de hand van nieuwe inzichten. Het gevolg van deze keuze is dat de uitkomsten van de risicoberekeningen waar basisnet op is gebaseerd, overal onderling vergelijkbaar worden en ook een tijd vergelijkbaar blijven. Daarmee is het een nuttig hulpmiddel gebleken waarop de landelijke beleidskeuzes mede gebaseerd kunnen worden. Het helpt bij de nadere afweging van de vragen welke routekeuze de minste risico's oplevert, op welke plaatsen de risico's het hoogst zijn, welke financiële inspanningen wij van het bedrijfsleven mogen vragen, welke risico's aanvaardbaar zijn en waar wij nog wat extra's moeten doen. Ik gaf net al aan dat dit in de Drechtsteden is.

Mevrouw Martens en mevrouw Vos hebben ook gevraagd of de risicoberekeningen te reproduceren zijn. Dat is het geval. Op verzoek van de gemeenten is een hulpinstrument ontwikkeld, waarmee zij kunnen zien welke invoerdata zijn gebruikt en welke veiligheidsmaatregelen zijn ingevoerd. Dit wordt ook met kaartmateriaal ondersteund.

Mevrouw Koning vroeg of het wetsvoorstel mij de mogelijkheid biedt om vastgestelde risicoplafonds te verlagen. De wet maakt dit inderdaad mogelijk. Dit is ook interessant voor mevrouw Martens. Of ik van die bevoegdheid gebruikmaak, hangt af van de zorgvuldige afweging van de belangen van het vervoer enerzijds en de belangen van de ruimtelijke ordening anderzijds. Diezelfde afweging bepaalt ook het minimale niveau van het betrokken risicoplafond. Het absolute minimum is het op nul zetten van een risicoplafond. In dat geval is er slechts zeer beperkt vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk.

De heer Van Boxtel vroeg waarom de aanwijzingen van basisnet en de wijziging van het risicoplafond bij ministeriële regeling gebeurt. De vaststelling van risicoplafonds vergt maatwerk. Voor elk baan- of wegvak kan het risicoplafond anders zijn. De vaststelling van de infrastructuur gaat dus hand in hand met de vaststelling van het concrete risicoplafond. De vaststelling van de afzonderlijke baan- en wegvakken en hun plafonds moet zeer gedetailleerd plaatsvinden. Gemeenten moeten weten waar zij wel en niet mogen bouwen. Vanwege de noodzaak om dit gedetailleerd vast te stellen, is ervoor gekozen om een en ander bij ministeriële regeling vast te stellen. Die ministeriële regeling wordt echter pas vastgesteld als eenieder gelegenheid heeft gehad om zijn wensen en bedenkingen kenbaar te maken en een wijziging van het risicoplafond is op grond van dit wetsvoorstel alleen mogelijk nadat de Tweede Kamer de gelegenheid gehad heeft om hierop te reageren. De politieke betrokkenheid is dus op die manier geborgd. Als ik het heb over gedetailleerd, moet men zich

## Mansveld

voorstellen dat het niet goed zou zijn als de wijzigingen zelfs op het niveau van het verplaatsen van wissels naar de Kamer zouden moeten.

Mevrouw Slagter vraagt mij of ik de vervoerders kan verplichten om gebruik te maken van de veiligste route. Dat is op dit moment in ieders belang. Basisnet geeft mij in ieder geval het instrument daarvoor in handen. Ik kreeg de indruk dat de leden van de Kamer dachten dat bijna alle vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor gaat. Daarom merk ik op dat 80% van het vervoer van gevaarlijke stoffen over water gaat, 15% over de weg en slechts 5% gaat over het spoor. Het vervoer over de weg en het spoor betreft in verhouding kleinere transportstromen, maar wel met een grotere diversiteit aan bestemmingen. Uit diverse onderzoeken blijkt dat het door de overheid afdwingen van een modaliteitskeuze lastig is. Wij kennen inmiddels wel het programma Beter Benutten. Daarbij bekijken wij of bedrijven, waar spanningen ontstaan, te verleiden zijn om een andere modaliteit te gebruiken. Ik weet niet of hier merknamen mag noemen, maar een heel grote bierfabriek doet nu een aantal dingen over water en haalt daarmee 600 vrachtwagens van de weg. Vaak staan logistieke belemmeringen of kostenoverwegingen echter een overstap in de weg. Bovendien moet er rekening gehouden worden met beperkingen als gevolg van Europese regelgeving en logistieke keuzes in de buurlanden.

Bij basisnet is ook een aantal malen een dergelijke discussie gevoerd, bijvoorbeeld om het lpg-vervoer over de A15 te verminderen door meer vervoer over water. Dat bleek economisch onhaalbaar, want dit had een extra overslag als gevolg. Bovendien moesten er bij aanlanding extra kosten gemaakt worden. De kosten-batenanalyse viel in dit kader niet goed uit.

### De voorzitter:

Mevrouw Martens, kort graag, vanwege de bijzondere agenda.

### Mevrouw Martens (CDA):

Ik heb een informatieve vraag over de routeringsmogelijkheid. De staatssecretaris zegt dat basisnet die mogelijkheid geeft, maar de huidige Wet vervoer gevaarlijke stoffen geeft die ook. Het gaat dan niet zozeer om de mogelijkheid om van modaliteit te veranderen, maar daarin staat wel dat men de mogelijkheid heeft om te besluiten dat iets wel of niet over een bepaalde weg vervoerd mag worden. De staatssecretaris heeft die bevoegdheid dus al. Die visie deelt zij toch, neem ik aan?

### Staatssecretaris Mansveld:

In de huidige wet is het mogelijk om een bepaalde route te verbieden, maar daar is geen duidelijk criterium voor. Dan is het criterium "veiligheid". Als je dat inzet, moet je toelichten wat er met veiligheid bedoeld wordt en waarom iets wel of niet kan. In het nieuwe basisnet staat een duidelijk criterium, namelijk het risicoplafond. Dan kan ik de routing sturen op basis van de plafondhoogte, maar ook weer verfijnen door middel van ontheffingen en vrijstellingen.

### Mevrouw Martens (CDA):

De staatssecretaris zegt dus eigenlijk dat zij met de huidige wet vrijer is in de routing dan met basisnet waarin criteria zijn geformuleerd.

### Staatssecretaris Mansveld:

Er is geen criterium. Op dit moment is "veiligheid" het criterium in de wet. Dat criterium is echter niet gedefinieerd. Zodra er in Noord-Nederland ergens iets op basis van de term "veiligheid" wordt gestuurd, is het de vraag wat er onder het containerbegrip "veiligheid" valt en hoe je dit toepast op een andere plek in het land. Het voordeel van deze wet is dat er eenduidigheid is voor de routing en de tracés in het totale land. Het criterium is het risicoplafond en daar kan ik op sturen. Dat kan nu niet. Nu heb ik een theoretisch criterium, namelijk veiligheid. Daar kan ik niet op sturen en dus wordt er niet gestuurd op dit moment.

### De voorzitter:

Mag ik de leden vragen om alles zo veel mogelijk door te schuiven naar de tweede termijn. Dat willen wij meestal liever niet, maar gezien het bijzondere programma stel ik het zeer op prijs als de leden zo min mogelijk interrumperen.

### Staatssecretaris Mansveld:

Ik doe heel erg mijn best om ervoor te zorgen dat het bijzondere programma van de Eerste Kamer op tijd kan beginnen.

Binnen de modaliteit spoor wil ik het vervoer van gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk via de Betuweroute laten plaatsvinden. Daarom is op deze route de risicoruimte extra groot. Er is ver van de route gebouwd. Met het bedrijfsleven heb ik de logistieke en economische mogelijkheden verkend om het gebruik van routes door de Randstad en van de Brabantroute te beperken. Dit heeft zich vertaald in afspraken over lage risicoplafonds op deze routes. Op die manier kan ik dus sturen. Door daar lage risicoplafonds neer te leggen, dwingen wij het bedrijfsleven om gebruik te maken van de Betuweroute.

Ik zal de risico's goed monitoren. Als de risicoplafonds dreigen te worden overschreden, zal ik maatregelen treffen om dit te voorkomen. In dat geval kunnen ook route-dwang of keuze voor modaliteiten aan de orde komen.

Mevrouw Koning vroeg hoe het zit met de routing door Rijk of gemeente bij Basisnet Weg. Op grond van het wetsvoorstel heb ik de bevoegdheden om het vervoer van gevaarlijke stoffen op wegen te verbieden. Gemeenten hebben de bevoegdheid om wegen aan te wijzen die vervoerders van gevaarlijke stoffen verplicht moeten volgen. Provincies beschikken weer niet over deze bevoegdheden. Wel kunnen provincies een netwerk aanwijzen waar gemeenten in elk geval rekening mee moeten houden als zij een verplichte route door hun gemeente vaststellen. Provinciale wegen kunnen dus deel uitmaken van de verplichte route die door de gemeente voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt vastgesteld. Die wegen worden dan van dezelfde borden voorzien als de gemeentelijke wegen.

Nu de transparantie van het vervoer. Mevrouw Slagter vroeg om vervoerders te dwingen tot meer duidelijkheid over wat er wordt vervoerd en over de route. Het basisnet gaat alle transportstromen van gevaarlijke stoffen monitoren. Voor het Basisnet Water wordt aangesloten op informatiesystemen in havens en in sluisen. Het vervoer over het Basisnet Weg wordt met camera's geteld. Voor het Basisnet Spoor heeft ProRail een informatiesysteem beschikbaar waarin per kwartaal de realisatiecijfers worden verstrekt. Voor het Basisnet Spoor wordt eind dit jaar bovendien een informatiesysteem operationeel dat vrij-

## Mansveld

wel in realtime alle handelingen registreert op het doorgaande spoor, maar ook op emplacementen. Hierdoor kan de hulpverlening die op weg is naar een incident al beschikken over relevante gegevens over welke wagons in welke volgorde staan, met welke lading op welk spoor. In mijn ogen is dat een enorme stap vooruit, een verbetering. Als er een ramp gebeurt, is de vraag namelijk altijd: wat is de lading en waar bevindt alles zich?

Ik denk dat alle fracties vragen hebben gesteld over monitoring en handhaving. Uit het wetsvoorstel volgt dat er in ieder geval elke vijf jaar voldoende informatie moet zijn om te kunnen vaststellen of de risicoplafonds worden overschreden of dreigen te worden overschreden. Om dit te bereiken wordt de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen jaarlijks gemonitord. Bij het Basisnet Spoor beschik ik zelfs elk kwartaal over deze informatie. Op basis van die informatie wordt niet alleen bekeken hoe het er op dat moment voorstaat, maar er wordt ook een doorkijk naar de toekomst gemaakt. Op die manier kunnen tijdig de nodige maatregelen worden getroffen.

De heer Van Beek stelde de aanvullende vraag of op het Basisnet Weg vaker moet worden gemonitord dan eens in de vijf jaar. Op wegvakken met hoge risico's zal ik vaker metingen gaan uitvoeren. De omvang van het basisnet is zodanig groot, dat het op fysieke maar ook financiële problemen zou stuiten als er jaarlijks wordt gemonitord. Het vervoer over water wordt, zoals ik zonet zei, gemonitord via de verkeersposten en de registratie bij sluizen.

Nu de deskundigheid van de inspecteurs en het bevoegd gezag. Mevrouw Slagter vraagt aandacht voor de kwaliteit van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). In het overleg met de Tweede Kamer over de kwaliteit van het VTH-stelsel voor bedrijven heb ik aangegeven dat kennis en doorzettingsmacht bij overheden en inspectie noodzakelijk is, en het gebruik daarvan van groot belang. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is er geen sprake van versnippering van het toezicht zoals bij de bedrijven. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft mij aangegeven dat binnen de organisatie voldoende kennis en expertise beschikbaar is voor het toezicht op het vervoer. De primaire verantwoordelijkheid voor de veiligheid ligt echter bij de bedrijven zelf, en daar moet deze ook echt blijven.

De leden Koning, Martens, Slagter en Vos hebben gevraagd op welke spoortrajecten de risico's toenemen zodra het basisnet van kracht wordt en wat ik ga ondernemen om het draagvlak van burgers en bestuurders te vergroten. Het intensieve gebruik van de Betuweroute heeft als consequentie dat op enkele trajecten meer vervoer van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden. Het gaat hierbij met name om de trajecten Roosendaal-Moerdijk en Elst-Zutphen-Goor-Oldenzaal. Ik ben het eens met de SP-fractie dat een goede communicatie met bestuurders en burgers over de risico's van dit vervoer van gevaarlijke stoffen belangrijk is. Door de toename van het vervoer op het traject Roosendaal-Moerdijk kan de Brabante route worden ontlast. De Randstad en de route Amersfoort-Almelo kunnen worden ontlast door dit vervoer deels over het traject Elst-Oldenzaal te leiden. Bestuurders en burgers langs routes die worden ontlast zijn natuurlijk blij, maar voor de bestuurders en burgers rond de trajecten met meer vervoer is dit even slikken. Met de gemeenten langs het traject Roosendaal-Moerdijk zijn afspraken gemaakt. Eenzelfde aanbod doe ik de gemeenten langs het traject Elst-Oldenzaal. In overleg met de veiligheidsregio's en de gemeenten langs deze trajecten zal ik bezien welke maatre-

gelen passend zijn. Hiervoor zal een bedrag van 5 miljoen euro beschikbaar worden gesteld.

Verder zijn er vragen gesteld over het vervoer van ammoniak en chloor. Over de ammoniak- en chloortransporten heb ik onlangs een brief aan de Tweede Kamer gestuurd. Ik heb hierin aangegeven dat aan bestaande structurele stromen van ammoniak en chloor een einde is gekomen door het sluiten van convenanten met AkzoNobel, DSM en YARA en het maken van afspraken met de microchemie. Voor eventuele nieuwe stromen ammoniak en chloor zal in de Wet basisnet eerst een routeringsbesluit worden genomen, dat de transporten vrijwel overal structureel zal verbieden. Bestaande convenanten zullen worden gerespecteerd, nieuwe incidentele stromen zijn alleen bij uitzondering mogelijk. De chloortransporten hebben sinds 2008 alleen plaats gehad op het traject Bad Bentheim-Rotterdam. Deze transporten vinden slechts zeer incidenteel plaats, een keer per twee jaar, met een zeer beperkt aantal treinen; dus niet drie keer in de week. Dat is conform het gesloten convenant. Alvorens de geplande chloortransporten plaatsvinden, worden gemeenten en veiligheidsregio's van tevoren op de hoogte gesteld.

Mevrouw Slagter vraagt om een compleet en duidelijk overzicht van alle regelgeving die samenhangt met de invoering van het basisnet. Ik kan mij goed voorstellen dat het lastig is om wat te krijgen op het geheel van regels op basis van de Wet basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes. In aanvulling op hetgeen ik hierover heb gemeld in de memorie van antwoord zal ik deze Kamer daarom een schematisch overzicht toesturen met een toelichting op de stand van zaken per onderdeel.

Mij resten een aantal vragen die ik in dit betoog nog niet heb beantwoord. De eerste is van de heer Van Boxtel: hoe vaak verwacht de staatssecretaris dat buitenlandse treinen gebruik zullen maken van het basisnet? In het vervoer bestaan buitenlandse treinen niet. Elk bedrijf dat op de Nederlandse infrastructuur actief is, moet zich houden aan de in Nederland geldende wet- en regelgeving, ongeacht in welk land het hoofdkantoor van dat bedrijf staat. Ook voor treinen die uit het buitenland komen, gelden op het Nederlandse net dus de Nederlandse regels.

Mevrouw Martens vraagt of ik iets kan zeggen over de reacties van het IPO en de VNG met betrekking tot de contouren rond de beleidsregels voor de externe veiligheidsbeoordeling bij tracébesluiten. Op dit moment wordt nog hard gewerkt aan de beleidsregels. Met Rijkswaterstaat en ProRail worden regels ontwikkeld voor hoe met het basisnet rekening moet worden gehouden bij de aanpassing of aanleg van rijksinfrastructuur. Die beleidsregels zien dus alleen toe op rijksinfrastructuur. Wel zal decentrale overheden worden gevraagd om de beleidsregels waar mogelijk analoog toe te passen. Daarover voer ik op dit moment nog overleg.

Mevrouw Martens vroeg verder naar de stand van zaken met betrekking tot het overleg met beperkte vergunningsruimte van emplacementen versus emplacementen als bottleneck voor doorgaand vervoer. Op dit moment ben ik in overleg met betrokken partijen, het bevoegd gezag, ProRail, de verladers en de vervoerssector, om de praktische gevolgen hiervan in beeld te brengen. Dit zal later dus duidelijk worden.

Mevrouw Martens vroeg mij ook nog om te bevestigen dat er vanuit de veiligheidsregio's kritiek is op dit wetsvoorstel, of ik aan kan geven waarop die kritiek betrekking heeft en hoe ik aan die kritiek tegemoet wil komen. Ik kan niet bevestigen dat er vanuit de veiligheidsregio's kritiek

## Mansveld

is op het wetsvoorstel basisnet. Het is wel bekend dat de veiligheidsregio's zich kritisch opstellen jegens het onderbrengen van spooreplacements onder het Activiteitenbesluit met betrekking tot de brandveiligheidseisen. De veiligheidsregio's zijn bij dit nog lopende proces betrokken.

Tot slot de vraag van de heer Van Boxtel: welk effect hebben plaatsgebonden risico's, groepsrisico's en de maximumrisicoplafonds op de economische groei van de topsector chemie als belangrijke sector van de Nederlandse economie? Het antwoord daarop is: geen. Binnen de risicoplafonds is er voldoende groei van het vervoer van chemische stoffen mogelijk. Na het treffen van extra veiligheidsmaatregelen aan de vervoerszijde is er tot 2040 zelfs nog meer groei mogelijk. De Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI) heeft daarom eind vorige week met een persbericht nog eens bevestigd dat zij de invoering van het basisnet waardeert als een vooruitgang voor de chemische sector.

Voorzitter, ik ben mijn afspraken nu nagekomen.



### De voorzitter:

Uitstekend. Dank u zeer, mevrouw de staatssecretaris.

Ik schors de beraadslaging tot na het diner, tot ongeveer 20.00 uur. Ik schors de vergadering tot precies 18.00 uur.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 17.55 uur tot 18.00 uur geschorst.