

Vergaderjaar 2005–2006

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 november 2005

Hierbij bied ik u mede namens de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de nota *Vervoer gevaarlijke stoffen* aan (30 373, nr. 2).

Aanleiding

De toenemende spanning tussen ruimte, vervoer en veiligheid, de veranderende rol van de overheid, de maatschappelijke zorg over veiligheid en de beperkingen van het huidige beleidsinstrumentarium vragen om beleidsvernieuwing op het thema vervoer van gevaarlijke stoffen. In de voorliggende nota wordt deze beleidsvernieuwing zoals aangekondigd in de Nota Mobiliteit, verder uitgewerkt.

Doel

Met de maatregelen die in de nota *Vervoer gevaarlijke stoffen* worden voorgesteld, willen we bereiken dat het vervoer van gevaarlijke stoffen duurzaam mogelijk blijft. Daarbij wordt een balans gezocht tussen belangen op het gebied van vervoer, veiligheid en ruimtelijke ontwikkeling.

Inzet

De nota *Vervoer gevaarlijke stoffen* is een agenderende nota. Om de belangen van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid meer met elkaar in evenwicht te brengen, én om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verbeteren zetten we in op twee sporen die elkaar aanvullen. Het eerste spoor richt zich op het beheersen van de spanning tussen de verschillende belangen. Het tweede spoor richt zich op het waar mogelijk verder verbeteren van de veiligheid. In de voorliggende nota staat hoe we die sporen verder gaan uitwerken en wat we de komende 5 jaar gaan doen om het nieuwe beleid te realiseren.

Het belangrijkste onderdeel van spoor 1 is een wettelijk vastgelegd Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met gebruiksruimtes voor het vervoer, veiligheidszones voor de ruimtelijke ordening en een basisnettoets (verruimde reikwijdte) waarmee voorkomen wordt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen uit de gebruiksruimte groeit. Daarmee wordt een duurzaam evenwicht gecreëerd tussen de belangen van vervoer, ruimte en veiligheid. Het is de bedoeling bij het Basisnet uit te gaan van drie hoofdcategorieën:

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen krijgt geen beperkingen opgelegd, maar er gelden wel ruimtelijke beperkingen
2. Er gelden beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en voor de ruimtelijke ordening
3. Er gelden alleen beperkingen voor het vervoer, niet voor de ruimtelijke ordening

Spoor 2 zet in op een verbreding van het huidige beleidsinstrumentarium om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen verder te kunnen verbeteren. Wet- en regelgeving worden niet langer gezien als het enige instrument voor het verbeteren van de veiligheid. Wet- en regelgeving moeten samen met andere beleidsinstrumenten, zoals zorgsystemen en incidentenregistratie, zorgen voor verdere verbetering van de veiligheid.

Planning

In de nota *Vervoer gevaarlijke stoffen* is een beleidsagenda opgenomen met de belangrijkste acties die uit de nota voortvloeien voor de periode 2006–2011. Het streven is vanaf 2007 werkende basisnetten te hebben. Vooruitlopend op het Basisnet spoor treedt, met de ingebruikname van de Betuweroute, de Regulering vervoer gevaarlijke stoffen per spoor in werking. De basisnetten water en weg volgen zo spoedig mogelijk daarna.

Betrokkenheid partijen

De nota *Vervoer gevaarlijke stoffen* is na overleg met provincies, gemeenten, bedrijfsleven, infrastructuurbeheerders en hulpverlenings- en rampenbestrijdingsinstanties totstandgekomen. Deze partijen zullen ook actief bij de uitwerking van de nota worden betrokken. De komende periode zullen wij afspraken hierover met hen maken. U wordt hierover in een separate brief geïnformeerd.

Consequenties nota

De nota *Vervoer gevaarlijke stoffen* is een agenderende nota. De omvang van de effecten van de nota is sterk afhankelijk van de wijze waarop het voorgestelde beleid wordt uitgewerkt. Daarom zijn de effecten van de voorgestelde beleidswijzigingen op het budgettaire beslag op de V&W begroting, de uitvoering van het MIT, de juridische consequenties en de administratieve en bestuurslasten voor de provincies, gemeenten en het bedrijfsleven nog niet bekend. Na bespreking met uw Kamer zullen deze nader worden uitgezocht waarbij de maatschappelijke kosten en baten inzichtelijk zullen worden gemaakt. Mogelijke consequenties voor concrete uitwerking worden voor de zomer van 2006 aan u voorgelegd. Hierbij zullen de beleidsambities worden geconcretiseerd binnen de in de nota *Vervoer gevaarlijke stoffen* genoemde budgettaire kaders.

Een belangrijk aandachtspunt zijn de kosten van het saneringsbeleid. Hiervoor is momenteel taakstellend 33,7 mln euro beschikbaar uit de rijksbrede externe-veiligheidsmiddelen. Bij de concretisering van deze beleidslijn zullen de beleidsambities hieraan aangepast moeten worden.

De komende periode zullen we in kaart brengen wat de kosten zijn van de ambitie uit het NMP4 om een minimum beschermingsniveau van PR 10^{-6} in de veiligheidszones te realiseren. Hierbij gaat het met name om een onderzoek naar de haalbaarheid en betaalbaarheid van de beleidslijn om het verschil tussen bestaande en nieuwe situaties op te heffen. Hierbij zullen zoals gezegd de beleidsambities worden geconcretiseerd binnen de in de in de nota *Vervoer gevaarlijke stoffen* genoemde budgettaire kaders.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs