

Vergaderjaar 2005–2006

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 januari 2006

Via deze brief wil ik u, mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, zoals ik u heb toegezegd in mijn brief van 11 november 2005 (Kamerstuk 30 373 nr. 1), informeren over de uitwerking van de nota *Vervoer gevaarlijke stoffen* (NVGS) en de betrokkenheid van provincies, gemeenten, bedrijfsleven, infrastructuurbeheerders en hulpverlenings- en rampenbestrijdingsinstanties daarbij. Tevens stuur ik u de reacties van IPO, VNG en het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV), waarin het bedrijfsleven vertegenwoordigd is, die ik naar aanleiding van de NVGS ontvangen heb¹. Op hoofdlijnen geef ik een reactie hierop. Tenslotte geef ik een reactie op de vraag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over het artikel dat op 26 januari in het Algemeen Dagblad stond, getiteld «Vrijbaan voor de giftrein» (06-VW-B-004).

Beleidsvernieuwing vervoer gevaarlijke stoffen

De NVGS kondigt een beleidsvernieuwing aan op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen langs twee sporen:

1. het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
2. permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Nieuw is het concept van het Basisnet. Een concept waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen in banen wordt geleid en waarbij duidelijkheid wordt gecreëerd voor ruimtelijke ontwikkelingen door de introductie van veiligheidszones. Met het principe van het basisnet worden vervoer en ruimtelijke ordening gescheiden en krijgt ieder het zijne. Daarbij wordt vanzelfsprekend gestreefd naar een zorgvuldige verdeling, vanuit elk belang (vervoer, ruimtelijke ontwikkeling). Dit gaat niet zonder het stellen van beperkingen aan zowel vervoer als ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuw is ook de verantwoordelijkheid van de markt, die door middel van permanente verbetering zorgt voor een veilig vervoer. Ik wil en kan niet alles in wetgeving vastleggen en leg daarmee ook meer nadruk op zaken

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

als zorgsystemen en vrijwillige incidentregistratie. Een belangrijke stimulans voor bedrijven is dat zij meer ruimte kunnen krijgen binnen de gebruiksruimtes wanneer hun vervoer veiliger wordt.

Kaders vaststellen

De NVGS is een agenderende nota. De nota is het kader voor de verdere uitwerking van het beleid. Voor het eerst wordt een integrale afweging gemaakt tussen de belangen van onder meer vervoer en ruimtelijke ontwikkeling. Dit voorkomt dat steeds incidenteel en plaatselijk deze afweging gemaakt moet worden.

Als we nu geen integrale afweging maken dan is de kans groot dat vervoer en ruimtelijke ontwikkeling elkaar in de nabije toekomst steeds vaker in de weg zitten. Dit komt de veiligheid niet ten goede.

Graag zou ik tijdens het AO met u van gedachten wisselen over het beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland. Ik wil u dus betrekken in het proces en ik leg u met de NVGS een aantal belangrijke keuzes voor die noodzakelijk zijn voor het vervolgproces.

Om te beginnen wil ik graag van u horen of u mijn mening deelt dat nieuw beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen noodzakelijk is. Ook wil ik weten of u met mij van mening bent dat het vaststellen van een Basisnet een oplossing is voor het hanteerbaar maken van de spanning tussen vervoer en ruimtelijke belangen op basis van het vigerende externe veiligheidsbeleid. Ik zie daarbij mogelijkheden om beide belangen in belangrijke mate met elkaar te verzoenen. Echter ik wil niet uitsluiten dat in een aantal specifieke situaties we de ene keer moeten kiezen voor vervoer en de andere keer voor ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast ben ik benieuwd of u zich kunt vinden in de wijze waarop ik wil komen tot permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Uitwerking NVGS

Als u zich kunt vinden in de kaders van de NVGS, zal ik samen met alle betrokken partijen na het Algemeen Overleg met uw Kamer de NVGS gaan uitwerken. De kwaliteit van het proces staat daarbij voorop. Ik ben mij er van bewust dat een actieve betrokkenheid van alle partijen een basisvoorwaarde voor die kwaliteit is. Met het resultaat van dit proces – in de vorm van een uitgewerkt basisnet met de daarbij behorende beperkingen voor vervoer en ruimtelijke ordening – kom ik uiteraard bij u terug.

Spoor 1

De uitwerking van de basisnetten voor water, weg en spoor gebeurt in het project Basisnet door een projectgroep onder leiding van VenW. Ook VROM zit in de projectgroep; BZK en EZ zijn agendalid. De stand van zaken en (tussen)producten van het project Basisnet worden elke zes weken met een brede afstemgroep besproken. In de afstemgroep zitten vertegenwoordigers van provincies, gemeenten, bedrijfsleven, infrastructuurbeheerders en hulpverlenings- en rampenbestrijdingsinstanties. Er is ook een brede stuurgroep die adviseert over de richting van het project en zaken waar de afstemgroep niet uit komt. De resultaten van het project worden bestuurlijk afgestemd met IPO en VNG. Daarnaast worden de resultaten van het project ook besproken in het Overlegorgaan Goederenvervoer, waarin het bedrijfsleven vertegenwoordigd is.

Spoor 2

De uitwerking van spoor 2 vindt vooral in overleg met het bedrijfsleven plaats. De maatregelen en acties die in spoor 2 worden aangekondigd hebben namelijk primair betrekking op het bedrijfsleven.

In het najaar van 2005 hebben verkennende gesprekken met enkele brancheorganisaties plaatsgevonden. Daarin is afgesproken begin 2006 een gezamenlijke aftrap van de uitvoering van het tweede spoor te organiseren en toe te werken naar het houden van enkele pilots op het gebied van zorgsystemen en incidentregistratie in het najaar van dat jaar.

Reacties op de NVGS

Zowel IPO, VNG als OGV vinden de NVGS een goede basis voor de verdere uitwerking van het beleid en willen daar graag aan meewerken. Van de Kaderwetgebieden heb ik geen reactie ontvangen. IPO, VNG en OGV geven wel aan dat zij nog veel vragen en zorgen hebben over de uitwerking van de NVGS. Ik heb begrip voor deze zorgen. Door de uitwerking van de nota samen met onder andere IPO, VNG en het bedrijfsleven op te pakken vertrouw ik erop dat ik deze zorgen de verder uitwerking aan bod zullen komen.

In hun brieven vragen IPO, VNG en OGV ook aandacht voor een aantal specifieke punten. IPO en VNG vinden beide het ontbreken van een actief modal shift beleid een tekortkoming van de NVGS.

Het streven van de NVGS is een duurzaam evenwicht te scheppen tussen ruimtelijke ontwikkelingen, veiligheid en vervoer van gevaarlijke stoffen. Onderdeel daarvan is alle industrieclusters *multimodaal* te ontsluiten en zowel voor de weg, het spoor als het water te zorgen voor goede noord-zuid en oost-west verbindingen met het achterland. De NVGS legt heel bewust de verantwoordelijkheid voor de modaliteitkeuze bij de verlader. Er kunnen namelijk geen uitspraken worden gedaan over de veiligste modaliteit. Dat is afhankelijk van specifieke omstandigheden. Dit laat onverlet dat in verband met het oplossen van specifieke knelpunten actieve beïnvloeding van de modal shift aan de orde kan zijn, conform de acties in het Kabinetsstandpunt Ketenstudies. Bij ketenstudies gaat het altijd om vrijwillige medewerking van bedrijven.

IPO en OGV vragen beide aandacht voor de relatie tussen zaken die centraal en decentraal worden geregeld.

Zoals in de NVGS is aangegeven, zal het rijk het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen vaststellen. Ook formuleert het rijk kaders voor het tweede spoor van de NVGS dat is gericht op het permanent verbeteren van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen deze kaders hebben provincies, gemeenten en bedrijfsleven ruimte om eigen initiatieven te nemen. Voorbeelden zijn het vaststellen van provinciale basisnetten of het invoeren van zorgsystemen.

In aanvulling hierop benadrukt het OGV dat de internationale dimensie van het vervoer van gevaarlijke stoffen voldoende moet worden onderkend.

Ik wil benadrukken dat de internationale regelgeving een van de uitgangspunten van de NVGS is. Bij de uitwerking van de NVGS zal daar dan ook rekening hiermee worden gehouden. De komende tijd zal tevens nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de communicatie van het voorgenomen beleid in internationale gremia.

Een ander punt dat het OGV aansnijdt is de mogelijke toename van de administratieve lasten als gevolg van de uitvoering van de NVGS.

Met het Basisnet wordt inderdaad nieuwe regelgeving ontwikkeld, maar de inzet op doelregelgeving en het voorkomen van overbodige regels (spoor 2 van de nota) leidt juist tot een reductie van de administratieve lasten. Het streven is de uitvoering van de nota te laten passen binnen de rijksbrede doelstellingen voor de reductie van de administratieve en bestuurslasten. Tijdens de uitwerking van de nota zullen de administratieve en bestuurslasten inzichtelijk worden gemaakt. Afhankelijk van de omvang van deze lasten zal het kabinet in overleg met betrokkenen bepalen hoe hiermee wordt omgegaan.

Reactie op artikel AD van 26 januari 2006

In het artikel in het AD staat dat ik en mijn collega van VROM van plan zijn om vervoerders van gevaarlijke stoffen op de weg en het spoor nagenoeg vrij baan te geven. Dat is onjuist: op dit moment kan ik het vervoer op geen enkele manier beperken. Het vervoer wordt met de NVGS juist meer in banen geleid. Zoals in de NVGS is aangegeven, wordt in het Basisnet uitgegaan van 3 categorieën. Op categorie 1 routes gelden geen beperkingen voor het vervoer maar wel voor ruimtelijke ontwikkelingen. Op categorie 2 routes gelden zowel beperkingen voor het vervoer als voor ruimtelijke ontwikkelingen. Op categorie 3 zijn er alleen beperkingen voor het vervoer en niet voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Als aanzet voor dat Basisnet spoor is inmiddels een concept-regeling gereed die ook eerste gedachten over plafondwaarden bevat uitsluitend geredeneerd vanuit vervoer. Ik heb eind vorig jaar aan bestuurders rondom de Brabantroute (waaronder Venlo en Dordrecht) aangekondigd dat ik de concept-regeling binnenkort aan betrokken partijen zal toezenden. Deze conceptregeling is dan als het ware mijn input voor het basisnet spoor vanuit het vervoer gezien. Die moet dan worden geconfronteerd met de ruimtelijke ontwikkelingen en zal onderwerp van debat zijn met medeoverheden en bedrijfsleven.

Bij de uitwerking van het Basisnet spoor zullen we, zoals ik in het begin van mijn brief heb aangegeven, samen met alle betrokkenen een afweging maken van de belangen tussen vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen. Bestaande afspraken, zoals die t.a.v. bepaalde nationale sleutelprojecten worden daarbij gerespecteerd. Gelet op de nog te maken afweging heeft de concept-regeling dan ook geen juridische status en geen betekenis voor de ruimtelijke planvorming.

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