

**Aan** : De woordvoerders Verkeer & Waterstaat van de Tweede Kamer  
**Van** : Oost-Nederland (provincies Gelderland, Overijssel, spoorgemeenten en Regio's)  
**Datum** : 15 april 2010  
**Betreft** : Algemeen overleg 18 mei 2010 inzake Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen

---

Op 18 mei aanstaande spreekt de Vaste Kamercommissie voor Verkeer & Waterstaat onder andere over de voortgang van het Basisnet Vervoer Gevaarlijks Stoffen (BVGS). Met het oog op dat debat vragen wij uw aandacht voor het volgende.

### **Basisnet Vervoer Gevaarlijks Stoffen en Programma Hoogfrequent Spoor**

Het BVGS kent een sterke samenhang met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Door 'Spoorboekvrij'-rijden in de Randstad moet spoorcapaciteit vrij worden gemaakt, o.a. door het herrouteren van goederentreinen via Oost-Nederland (IJsellijn en Twentelijn). Samen met de autonome groei houdt dit o.a. in dat tussen Deventer en Oldenzaal 90-120 goederentreinen tussen 06:00 en 20:00 zullen rijden in 2020, tegenover nu circa 42 goederentreinen.

Uit de voortgangsbrief van de minister komt nadrukkelijk naar voren dat het BVGS voor het spoor nog (lang) niet klaar is. De groepsrisico-problematiek blijkt moeilijk oplosbaar. Deze problematiek houdt in dat het risico op een spoorincident met gevaarlijke stoffen, waardoor een groep mensen komt te overlijden, groter is dan normaal gesproken gewenst. De minister tracht met de 20 gemeenten waarop dit betrekking heeft specifieke afspraken te maken. Bovenop de gehanteerde vervoersprognoses voor 2020 wenst het bedrijfsleven dat nu aanvullend wordt nagedacht over een extra robuustheidsfactor voor het transport van 1,5 tot 2 voor het jaar 2040. Wat hiervan de consequenties zijn op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid, externe veiligheidsrisico's e.d. zijn nog niet helder. Dit klemmt temeer omdat er nu al leefbaarheidsproblemen zijn, veroorzaakt door trilling- en geluidsoverlast. Er wordt een taskforce in het leven geroepen om de gevolgen voor de toekomst (2040) uit te werken. Voor de lijnen door Oost-Nederland wordt uitgegaan van het (vrijwillig) 100% 'BLEVE-arm' samenstellen van treinen door transporteurs. Dit houdt in dat bij de samenstelling van treinen rekening gehouden wordt met eigenschappen van gevaarlijke stoffen, zodat de kans op een 'BLEVE' (een kokende, tot vloeistof verdicht gas zoals LPG dat explodeert, zoals in 2009 gebeurd is in Viareggio-Italië) veel kleiner wordt. De minister heeft overigens het voornemen meer gebruik te maken van de Betuweroute.

### **Uitgangspunten Oost-Nederland BVGS**

In relatie tot het BVGS staat Oost-Nederland de volgende uitgangspunten voor:

- Het BVGS dient knelpuntvrij (PR) en aandachtspuntvrij (GR) te worden opgeleverd.
- De Betuweroute, tot aan de grens, maximaal wordt benut voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- De extra kosten voor rampenbestrijding, die samenhangen met een toename van het goederenvervoer als gevolg van de invoering van het BVGS, door het rijk moeten worden gecompenseerd.
- Er moeten harde afspraken gemaakt worden tussen rijk en decentrale overheden over de monitoring en handhaving van het BVGS.

**De brief van de minister roept in het licht van deze uitgangspunten een aantal vragen op. Met het oog op het algemeen overleg op 18 mei aanstaande vragen wij u dan ook om de volgende vragen te stellen aan de minister:**

1. **De minister geeft in zijn brief aan dat het verschuiven van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar de Betuweroute zondermeer mogelijk is. Waarom staat de minister het dan toe dat binnenstedelijke gebieden in Oost-Nederland straks nog worden geconfronteerd met grootschalig vervoer van gevaarlijke stoffen en zo in hun ruimtelijke ontwikkeling worden beperkt, de bevolking wordt blootgesteld aan onnodige risico's en inbreuk wordt gepleegd op het leefklimaat door hinder van trillingen en geluid?**
2. **Hoe wil de minister, indien blijkt dat de resterende groepsrisico-overschrijdingen niet lokaal kunnen worden opgelost, omgaan met het landelijk accepteren en verantwoorden van lokale overschrijdingen. Wie verantwoordt een dergelijke overschrijding en hoe wordt de Kamer hierin betrokken?**
3. **Kan de minister ten aanzien van het aspect rampbestrijding aangeven, hoe rekening is gehouden met de negatieve gevolgen voor het risicoprofiel van een veiligheidsregio en het totaal van de kosten die het gevolg zijn van het transitotransport van brandbare gassen zoals LPG.**
4. **Wanneer en op welk wijze gaat de minister zorg dragen voor een gedegen monitoring-, toezicht- en handavingsregiem voor het spoorvervoer en hoe wordt de kamer hierover geïnformeerd? De cruciale risicoreducerende maaregel, namelijk het 'warme BLEVE-arm rijden', is immers gebaseerd op een (vrijwillig) convenant en niet op wet en regelgeving.**