

32862

Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Plenaire behandeling, 6 juni 2012, eerste termijn SP (obv ongecorrigeerd verslag)

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. De SP-fractie beschouwt dit wetsvoorstel als een stapje voorwaarts. Wie het kleine niet eert, is het grote niet waard; dat is waar. Iedere stap vooruit is dus mooi, maar het is wel spijtig dat er ook een gemiste kans is op een grote sprong voorwaarts door een meer integrale en minder vrijblijvende aanpak. Wat dat betreft delen wij de kritiek van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen, die ook door de heer Haverkamp genoemd werd. Inmiddels is deze adviesraad ter ziele. Die adviesraad had bij uitstek als ambitie om integraal naar veiligheidsproblemen te kijken. Hoe kunnen we die functie in de toekomst ergens onderbrengen? Ik zie eerlijk gezegd nog niet dat die ene persoon in de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur die functie kan overnemen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen is bij uitstek een integraal probleem, want er zijn heel veel factoren die de risico's beïnvloeden. Een van die factoren is de locatie van bedrijven in een productieketen ten opzichte van elkaar en ten opzichte van gevoelige bestemmingen. Een aantal jaren geleden is de chloorproductie vanuit Hengelo overgeplaatst naar de Eemshaven, waardoor ketenintegratie heeft plaatsgevonden. De SP heeft daar nog een actieve rol in gespeeld door langdurig actie te voeren tegen chloortreinen. Door die overplaatsing is het risico voor dat hele gebied enorm gereduceerd. Het was interessant om een en ander daar te plaatsen, omdat er toch geïnvesteerd moest worden in een van die plants. Op zo'n moment zou je een strategische afweging moeten maken om te bepalen wat er gedaan moet worden. Ik kom daar zo op terug.

Een andere factor is zonering langs infrastructuur. Dit wetsvoorstel houdt zich bezig met risicozonering. Dat is op zichzelf een goed instrument, maar wij denken dat er te veel naar zonering is gekeken en te weinig naar andere factoren. Op dat punt steun ik de heer Haverkamp. Hij vraagt om vooral ook te kijken naar preventie en om zo dicht mogelijk bij de bron te zitten.

De keuze van het vervoermiddel is van belang. Het valt mij op dat de sprekers het tot nu toe alleen maar over spoor gehad hebben, maar wat ons betreft zijn weg en binnenvaart en trouwens ook zeevaart -- ik kom daar zo op terug -- net zo belangrijk. Qua volume is het zelfs nog belangrijker. Het lijkt mij dat we die modaliteiten min of meer hetzelfde moeten behandelen, want gelijke monniken, gelijke kappen. Daar zijn toch ook nog wel een paar knelpunten. Van belang zijn dus de keuze van het vervoermiddel, de kwaliteit van het gebruikte materieel uiteraard en de kwaliteit van de infrastructuur; waar rijdt dat materieel overheen of vaart dat materieel doorheen? Bij treinen gaat het om de samenstelling van de trein, de discussie over warme BLEVE. Van belang zijn ook de tijdsplanning en de route. Ik noem een voorbeeld uit de zeescheepvaart. Ik denk dat een van de grootste risico's op het gebied van externe veiligheid door transport van gevaarlijke stoffen zich niet op het spoor, de weg of de binnenvaart voordoet, maar zo'n

beetje voor het standbeeld van Michiel de Ruyter in Vlissingen. Stel dat daar een lng-tanker op een tanker met vloeibare brandstoffen zou botsen en er een brand ontstaat en een warme BLEVE; dat kan ook bij schepen. Dan denk ik dat er van Vlissingen niet al te veel meer over is en dat ook de rest van Walcheren zich enige zorgen moet maken.

Dat laat zien dat de planning en de routebepaling van groot belang kunnen zijn voor het voorkomen van ongelukken, maar ook voor het tegen lage kosten beperken van risico's. Op dit punt kom ik straks nog in detail terug.

Wat ik in het wetsvoorstel erg mis, is de bundeling van vervoersstromen. Samenwerking tussen bedrijven kan ervoor zorgen dat risico's kleiner worden. Door kleine stromen te bundelen, kun je gebruikmaken van andere modaliteiten, bijvoorbeeld van buisleidingen. Die zijn in het algemeen veiliger dan bovengronds transport. De ontwikkeling op het complex van Chemelot in Zuid-Limburg vinden wij heel positief. Wij denken dat op andere terreinen in wezen eenzelfde strategie zou moeten worden gevolgd, namelijk de risico's beperken door middel van bundeling. Uiteraard zijn scholing van personeel, handhaving, interne en externe controle en rampenbestrijding allemaal zaken die in verhouding tot elkaar geregeld moeten zijn. Daarin moet een balans worden gevonden.

Het probleem is dat de keten wordt beïnvloed door tientallen partijen die ieder hun eigen belang vooropstellen, die oogkleppen op hebben en die in het algemeen -- ik denk aan de discussie tussen NS en ProRail -- niet het optimale maatschappelijke resultaat vooropstellen, maar vooral hun eigen businesscase. Partijen hebben er dus belang bij om te zwartepieten en om zaken die geld kosten, naar anderen te schuiven en zelf de baten te incasseren. Vaak is het uiteindelijk de belastingbetaler die de portemonnee mag trekken. Het zou logisch zijn om investeringen in veiligheid te baseren op een pakket met de beste maatschappelijke kosten-batenverhouding. Dan moet wel iemand die maatschappelijke kosten-batenverhouding kunnen vaststellen. Is de minister het met mij eens dat transparantie daarvoor erg belangrijk is? De SP-fractie constateert dat betrokken partijen vaak helemaal geen belang hebben bij transparantie. Een goede vorm van monitoring en verantwoording moet je dus afdwingen. Op basis daarvan kunnen wij namelijk bepalen welke aanpak verstandig is. Vervolgens moet de wetgever, c.q. de minister, de doorzettingsmacht hebben om de beste maatschappelijke oplossing af te kunnen dwingen. Dat kan op twee manieren. In de eerste plaats kan dat door zaken voor te schrijven. In de tweede plaats kan dat door het principe "de vervuiler betaalt" beter te implementeren in de investeringen die worden gedaan. Dat is misschien een aanpak die de minister meer aanspreekt. Wordt bijvoorbeeld geïnvesteerd in railveiligheid, in emplacementen of in de boog bij Bergen op Zoom, die mevrouw heeft genoemd, dan is dat prima. Dat komt de veiligheid ten goede, maar de kosten worden op dit moment voor pak-weg 80% door de belastingbetaler betaald en voor 20% door de partijen die er gebruik van maken. Dat lijkt de SP-fractie niet zo slim.

De heer **Aptroot** (VVD):

Begrijp ik het goed dat de heer Jansen zich bij de veiligheid vooral ook baseert op de

kosten? Dat kan, maar als het kostendekkend moet zijn, neem ik aan dat dit niet alleen voor het goederenvervoer gaat gelden, maar ook voor het personenvervoer.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Dat is hier niet aan de orde. Ik was lid van de tijdelijke commissie Spoor. Dat heb ik tijdens een interruptie al genoemd. Deze tijdelijke commissie heeft geadviseerd om eens goed te kijken naar de kostendekkingsgraad van de gebruiksvergoeding. Daar stond ik achter. Dat ging echt over het personenvervoer.

De heer **Aptroot** (VVD):

Begrijp ik nu ook dat de SP zo ver wil gaan dat als er een keuze is voor een bepaalde modaliteit, als moet worden bepaald of iets per schip, per trein of per vrachtwagen moet gaan, je dan ook voor de verschillende vormen een vergelijking op basis van een kosten-batenanalyse moet doen?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ja, dat lijkt ons heel verstandig. De minister zegt nu: vrijheid, blijheid! Degene die iets wil vervoeren, bepaalt uiteindelijk welk middel hij gebruikt. We hebben bij de Betuwelijn gezien waar dat toe geleid heeft. Er werd aanvankelijk door de Rotterdamse havenbaronnen gezegd dat zij mee zouden investeren. Vervolgens deden ze dat niet maar zouden zij wel zeker een bepaald volume afnemen. En toen de lijn klaar was, zeiden ze: we gaan rijden als de tarieven er een beetje leuk uitzien. Nee, beste vrienden, we investeren ten behoeve van dat doel. Dan zul je ook meebetalen aan de uitvoering daarvan!

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat betekent dus dat de bedrijven die willen gaan rijden, varen of containers over het spoor willen vervoeren, van tevoren een vergunning bij de overheid moeten aanvragen. Vervolgens komt er een kosten-batenanalyse en wordt bepaald wat het beste is. Als dit is wat de SP wil, dan is dat sterker dan in de ergste communistische staat ooit in de wereld geregeld is!

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Ik hoop dat de Volkskrant luistert, want die zag ons al op het pluche plaatsnemen. Er wordt hier in de zaal dus toch heel verschillend tegenaan gekeken. Debat moet er zijn! Ik geef nu aan hoe het principe eruit zou moeten zien. De SP-fractie is er, net zoals de VVD, heel erg voor om principes zodanig uit te werken dat ze met zo min mogelijk bureaucratie gepaard gaan. Daar strijdt de VVD dus terecht voor. Ik kan mij ook heel goed voorstellen dat een wat eerlijker beprijzing er al toe leidt dat relatief veilige modaliteiten, bijvoorbeeld vervoer over water, meer gebruikt zullen worden. Dat is prima. De veiligheid is dan ook gediend met de juiste prijsstelling. Dat kan dus best.

Stel dat een risicoanalyse uitwijst dat op een groot bedrijventerrein waar tientallen bedrijven zitten die met chemicaliën werken, een pijpleiding veel veiliger is dan dat iedereen zijn eigen tokootje bevoorraadt en dat dit ook uit kostentechnisch oogpunt mogelijk is, dan zou de overheid moeten kunnen zeggen dat zij dat zal faciliteren, maar dat zij dat ook zal afdwingen. Ik neem toch aan dat ook de VVD-fractie tegen het

bestaan van freeriders is, die zeggen: ik vind het allemaal wel leuk en aardig dat het er komt, maar ik ga er niet aan meebetalen.

De voorzitter:

Ik stel voor dat we ons weer op het onderwerp van vandaag richten. Dat betreft het vervoer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik wil even helderheid krijgen. Aan de ene kant praat de SP over een soort programmatische aanpak, misschien een soort cascadering, waar mogelijk een gebruik van de veiligste methode tegen de minste kosten. Aan de andere kant suggereert de SP dat je zo ongeveer per vervoersbeweging zou moeten beargumenteren waarom je daarvan gebruikt maakt. Kan de heer Jansen nog een keer toelichten of hij nu voor die programmatische aanpak is, met beleid daarop, of dat hij inderdaad van elke vervoerder een beargumentering voor elke transportbeweging wil? Ik kan me namelijk niet voorstellen dat dat laatste zonder veel administratieve lasten mogelijk zou zijn.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik neig ertoe om voor een combinatie te zijn. Als de overheid regelmatig MKBA's maakt aan de hand van de vraag hoe efficiënte en veilige vervoersstromen er in essentie uit kunnen zien, dan kan men strategische investeringsprojecten onderkennen. De Betuwelijn is een voorbeeld van zo'n strategisch investeringsproject. Maar dan moet je vervolgens wel afdwingen dat er gebruik van gemaakt wordt. Op dat punt vind ik het wetsvoorstel te vrijblijvend.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

U pleit dus eigenlijk voor meer publiekprivate samenwerking bij het realiseren van dit soort investeringsprojecten?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Dat zou kunnen, maar ik vind de financieringsvorm secundair. Dat vind ik op zich niet zo relevant in deze discussie.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik vind het allereerst een interessante constatering dat de SP een voorstander is van het marktmechanisme om veiligheidsbeleid te bevorderen. Maar goed, we zullen het niet over marktordening hebben, maar over het voorliggende wetsvoorstel. De heer Jansen constateert terecht dat freeridgedrag voorkomen moet worden. Hij heeft ook een amendement ingediend, waarmee wordt beoogd dat een vervoerder die bepaalde maatregelen neemt, daarvoor beloond zou moeten worden. Welke prikkel zit er op dit moment in het wetsvoorstel om die vervoerder daar ook toe te bewegen? Hij kan investeren, maar als zijn collega's het niet doen, kunnen die gewoon door blijven rijden.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik heb via een amendement een poging gedaan om een prikkel in te bouwen. Als op een bepaalde route sprake is van schaarste aan capaciteit, omdat er bijvoorbeeld een veiligheidsknelpunt is -- Dordrecht is in dit verband al een aantal keren genoemd -- dan

lijkt het me heel redelijk om te zeggen dat de partijen die met veiliger materieel op dat traject rijden, voorrang krijgen.

Dat lijkt mij al een mooie prikkel.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Aptroot heeft geconstateerd dat er geen schaarste is. Een van de pluspunten in zijn benadering van het wetsvoorstel is dan ook dat er voldoende groeiruimte is. Wat mij betreft zouden wij een stapje verder moeten gaan en toch voor individuele maatregelen moeten kiezen, de airbags en dergelijke. Treedt het amendement van de heer Jansen pas in werking als er schaarste is?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Nee, want de fractie van de SP is ook groot voorstander van bronbeleid. Dat beleid zou het liefst in Europees verband moeten worden ingezet, maar als dat niet kan in ieder geval in Nederland. Zo zouden wij graag zien dat in heel Europa crashbuffers en dikkere tankwanden worden voorgeschreven, maar als dat niet kan, dan in ieder geval in Nederland. Dit zijn zaken waarvan vaststaat dat ze de veiligheid bij de bron substantieel kunnen verhogen. Mijn gevoel zegt mij dat dit relatief bescheiden investeringen zijn met een enorm rendement, dat wil zeggen minder kans dat er iets gebeurt en minder ernstige gevolgen als er wel iets gebeurt, maar ik wacht de MBKBA af. Ik ben ervoor om door middel van wetgeving dit soort voor de hand liggende investeringen af te dwingen. In Europa zijn airbags voorgeschreven en veiligheidsgordels. Al die maatregelen van de consument worden voorgeschreven als het moet, waarom kan dit dan niet bij bedrijven? Dit lijkt mij eerlijk gezegd heel simpel.

De **voorzitter**:

U maakt nu uw betoog af.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Ik ben net op dreef.

Ik ben van mening dat de minister iets moet doen. Zij heeft ten principale een aantal regiefuncties in de wet maar dat zijn allemaal kan-bepalingen. Bij de start van de wet worden nu al 42 knelpunten gesignaleerd. Wat mij betreft dwingt de minister af dat die knelpunten zo snel mogelijk worden opgelost. Ook op dit punt heb ik een amendement ingediend; ik meen onder nummer 13.

Ik heb nog een aantal concrete vragen, allereerst over de vestigingsfactoren. De minister schrijft dat zij daar niet over gaat, de bedrijven gaan daar zelf over. Is zij niet van mening dat dit een principiële risicofactor is waarmee je aan de bron een probleem kunt voorkomen? Heeft zij op dit moment op grond van deze of andere wetgeving mogelijkheden om bedrijven te bewegen om het voorbeeld van AKZO te volgen dat zjuist is genoemd? Is er systematisch onderzoek verricht naar het type activiteit waarvan de externe veiligheid kan worden verbeterd door bundeling en concentratie? Zo niet, is de minister dan bereid om dergelijk onderzoek te laten uitvoeren?

Dezelfde geldt voor het afdwingen van het gebruik van de veiligste modaliteit. Kan de minister bedrijven verplichten om de veiligste modaliteit toe te passen als duidelijk is dat de ene modaliteit veel veiliger is dan de andere? Calamiteiten daargelaten, zeg ik tegen de heer Aptroot, want hij springt al weer op. Als spoor veiliger is dan weg, zou de regel moeten zijn: het gaat over spoor tenzij er iets mis is met het spoor. Dan kan het over de weg.

Mevrouw Wiegman heeft het een en ander gezegd over gebruik van de veiligste infrastructuur die beschikbaar is. Anderen hebben dat trouwens ook gedaan. Zij heeft ook een aantal opmerkingen gemaakt over de IJssel- en Twentelijn. Die deel ik helemaal. Ook hier zou ik graag zien dat de stok achter de deur die de wet biedt, standaard wordt toegepast. Het mag niet zo vrijblijvend als in de wet staat.

Een probleem dat helemaal niet wordt genoemd in het wetsvoorstel is de klimaatverandering die ertoe leidt dat de binnenvaart in de zomer steeds vaker problemen heeft om zijn capaciteit op peil te houden. Bedrijven die regulier gebruikmaken van de binnenvaart, moeten daardoor in de zomer uitwijken naar een andere modaliteit. Ik zou ook daar graag een wat preventievere strategie van de rijksoverheid zien in samenwerking met de buurlanden. Ik denk dat het goed zou zijn om nu al na te denken over de vraag welke infrastructuur wij over tien jaar nodig hebben als dit probleem erger wordt. Ik kan mij zo maar voorstellen dat het aantal sluizen op de Rijn zal toenemen waardoor de capaciteit structureel terugloopt. Nogmaals, dat hoeft niet in het kader van dit wetsvoorstel, maar het is wel belangrijk om dit te regelen.

Dan nog het punt van belonen. De SP-fractie dringt sterk aan op generiek beleid. De inzet van veilig, schoon en goed onderhouden transportmaterieel, of dat nu is per spoor, weg of water, moet worden beloond. Smerig, onveilig en lawaaiërig materiaal moet worden ontmoedigd. Een positief voorbeeld daarvan is het bedrijf Sabic op het genoemde terrein Chemelot. Het bedrijf heeft in zijn contracten vastgelegd dat spoorwagens die hun producten vervoeren, hooguit twintig jaar oud mogen zijn. Er is sprake van 100% controle van de wagens die op het terrein komen en men heeft een stringenter onderhoudsprogramma dan andere bedrijven. Dit leidt tot een factor 10 minder onderhoudsgebreken. Het is een substantiële stijging van de veiligheid. Wij vinden het heel mooi dat dit wordt gedaan, maar het bedrijf is daartoe niet verplicht. Een aantal concurrenten laat zich wellicht minder gelegen liggen aan dit soort overwegingen. Mijn inschatting is dat bij wegtransport de kwaliteitsverschillen nog veel groter zijn. Onderschrijft de minister dat goed gedrag moet worden beloond en hoe gaat zij dat regelen als het niet in dit wetsvoorstel wordt opgenomen?

Wij hebben bij het wetsvoorstel Schwung voorgesteld om bij belangrijke grensovergangen voor goederenmaterieel meetpalen neer te zetten voor bijvoorbeeld geluid, maar dat kan ook voor aanlopende wielassen. Het is een veiligheidsaspect. De staatssecretaris heeft destijds gezegd ernaar te willen kijken. Zit daar al schot in? Wij denken dat dit ook op veiligheidsgebied een flinke stap vooruit zou kunnen zijn.

Ik denk dat de heer Aptroot zich een recent werkbezoek aan Keyrail nog wel kan herinneren. Daar kwam naar boven dat het nog steeds niet verplicht is om bij spoorwagons, binnenvaartschepen en wegtransport een identificatiechip te hebben die op afstand uitleesbaar is, waardoor veel gemakkelijk kan worden vastgesteld wat er zich op een bepaald baan- of wegvlak bevindt. De combinatie met de meldingsplicht voor lading en de identificatiechip kan er zelfs voor zorgen dat de rampenbescherming realtime kan zien wat er zich op een bepaald traject bevindt. Een stapje verder is dat de verkeersleiding van het Amsterdam-Rijnkanaal kan zien dat er een gevaarlijke tanker aankomt van de ene kant en de gevaarlijke tanker van de andere kant nog even aan de kant kan laten liggen. Het biedt heel veel mogelijkheden voor structurele verbeteringen van de veiligheid. Als de minister dat ook vindt, hoe gaat zij er dan voor zorgen dat die stap vooruit zo snel mogelijk wordt gezet?

Ik sluit af met enkele opmerkingen over het rekenmodel RBM2. Een aantal collega's weet dat wij veel discussies hebben gehad over het schoonrekenen van geluid- en luchtkwaliteit. Wij vrezen dat dit met dit wetsvoorstel ook gaat gebeuren met veiligheid. Het mechanisme is namelijk dat door de zonering een deel van de problemen wordt afgeschoven op lagere overheden. Gemeenten zullen in eerste instantie proberen de Kamer te verleiden tot investeren, zodat de risico's teruglopen. Als dat niet zo is, zullen zij proberen die risico's weg te rekenen om toch een gepland centrumplan in de buurt van het station te realiseren. Dat lijkt ons een zeer slechte ontwikkeling. De SP-fractie dringt er dan ook op aan dat bij het RBM2-model vooral de invoerdatum, want daar draait het uiteindelijk om, steekproefsgewijs worden gecheckt. Is de minister daartoe bereid?