

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1702

Vragen van de leden **De Boer** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de veiligheidssituatie op rangeerterrein Kijfhoek* (ingezonden 5 maart 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 10 april 2014) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 1459

Vraag 1

Bent u bekend met de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van woensdag 12 februari 2014, waarin zij de revisievergunning met betrekking tot controle van wagons met gevaarlijke stoffen (verleend door de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland) vernietigt?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u van mening dat een incident in Kijfhoek ernstige gevolgen kan hebben voor een aantal gemeenten, waaronder Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Barendrecht en Ridderkerk?

Antwoord 2

De impact van een eventueel incident op de omgeving hangt in sterke mate af van de aard en omvang van het incident en de betrokken stof. Juist door de strikte nationale en internationale regelgeving gebeuren er maar zelden grotere incidenten. Door alle betrokken partijen op het spoor wordt gewerkt aan continue verbetering van de veiligheid. Het onlangs in gebruik genomen Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen is daar een goed voorbeeld van.

Vraag 3

In hoeverre acht u de situatie in Kijfhoek veilig? Zijn aanvullende maatregelen nodig met het oog op de veiligheid?

Antwoord 3

Voorop staat dat het emplacement Kijfhoek aan alle wettelijk gestelde eisen voor het vervoer en voor de veiligheid van de omgeving voldoet. De externe veiligheidsrisico's van het emplacement Kijfhoek zijn gelegen binnen de wettelijke grenswaarden van het plaatsgebonden risico en liggen onder de

oriënterende waarde van het groepsrisico. Bovendien is de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de veiligheid op Kijfhoek. Zo is er voor Kijfhoek een gespecialiseerde bedrijfsbrandweer aanwezig. Ook is sinds januari 2014 de informatievoorziening over wagons met gevaarlijke stoffen op emplacementen sterk verbeterd met de invoering van het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen. Hiermee hebben hulpdiensten in geval van een calamiteit direct inzicht in de locatie en inhoud van wagons op spooreplacementen. De Raad van State bevestigt in zijn uitspraak dat de internationale afspraken vervat in het RID¹ geen mogelijkheid bieden om voor rangeeractiviteiten lokale veiligheidsvoorschriften te stellen in een individuele milieuvergunning voor een specifiek rangeeremplacement. Over de uitspraak is inmiddels ook overleg gevoerd tussen de gemeente Zwijndrecht en het ministerie, in samenspraak met betrokken partijen.

Uit een eerste analyse die ik heb uitgevoerd blijkt dat in een groot deel van de aanvullende extra voorwaarden die door de uitspraak zijn vernietigd reeds is voorzien op andere wijze in de vervoersregelgeving. Ook daarom blijft de veiligheid voor bewoners geborgd. Ik ben in overleg met de betrokken partijen om te bepalen of en welke veiligheidsvoorschriften voor emplacementen eventueel aanvullend op landelijk of internationaal niveau geregeld zouden moeten worden.

Vanuit mijn bredere maatschappelijke verantwoordelijkheid en het belang van de veiligheid wil ik mij een goed beeld vormen van de wenselijkheid van eventuele aanvullende voorschriften voor emplacementen bovenop de wettelijke eisen. Ik wil daarbij samen met alle betrokken partijen nut en noodzaak van aanvullende voorschriften nagaan. In de praktijk zie ik dat lokale overheden regelmatig aanvullende voorwaarden formuleren, waardoor per emplacement verschillende eisen worden gesteld.

In algemene zin vind ik het gewenst om eisen die zijn verbonden aan het vervoer zoveel mogelijk op te nemen in de daarvoor bestemde internationale en nationale regelgeving om zo aanvullende lokale voorschriften te vermijden. Daarmee sluit ik aan op de uitspraak van de Raad van State over Kijfhoek. Dit past ook in de kabinetsambitie om te komen tot vereenvoudiging, uniformering en beperking van regeldruk en lasten. Ik ben daarom bezig om rangeeremplacementen voor het spoor onder algemene regels in het Activiteitenbesluit onder de Omgevingswet te brengen, zoals vermeld in mijn brief van 14 juni 2013².

Vraag 4

Deelt u de mening dat, vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid en het feit dat de opstelling van wagons met gevaarlijke stoffen in Kijfhoek plaatsvindt, Keyrail extra zorgvuldigheid in haar werkprocessen moet inbouwen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Alle partijen in het spoorvervoer moeten voldoen aan de nationale en internationale wet- en regelgeving. Met regelmatige controles en inspecties van de ILT zie ik er op toe dat deze regels ook worden nageleefd. Daarmee is een veilig en zorgvuldig werkproces geborgd.

Vraag 5

Bent u bereid om in gesprek te gaan met Keyrail en de gemeente Zwijndrecht om de veiligheidssituatie in Kijfhoek te bespreken?

Antwoord 5

Ja. Deze gesprekken zijn inmiddels gestart. Ik ben bereid mee te werken aan een bondig kader met werkafspraken bij Kijfhoek. Dit betreft afspraken tussen de daarbij betrokken partijen, te weten de regio (gemeente, provincie, veiligheidsregio), DB Schenker (de grootste gebruiker van Kijfhoek), ProRail, Keyrail, ILT en IenM, over de bereikbaarheid van wagons bij calamiteiten en het vermijden van druppellekkages. De ambitie is een dergelijk «spelregelkader» eind april 2014 gereed te hebben. Voor de lange termijn zie ik in overleg met partijen nut en noodzaak van eventuele aanvullende landelijke

¹ *Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses*

² Kamerstuk 32 862, nr. 53

regelgeving. Naast het maken van afspraken beoog ik met het gesprek ook de dialoog te versterken tussen de partijen om te werken aan wederzijds begrip.

Vraag 6

In hoeverre wordt momenteel uitvoering gegeven aan de motie-De Boer/Hoogland waarin wordt opgeroepen gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via water (en de Betuweroute) te vervoeren?³ Kunt u dit toelichten?

Antwoord 6

De oproep in de motie de Boer/Hoogland heeft specifiek betrekking op de tijdelijke situatie dat de capaciteit op het Nederlandse spoorweginet in sommige perioden beperkt is als gevolg van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute in Duitsland. In mijn brief van 13 januari 2014 (kamerstuk 22 589, nr. 319) heb ik reeds aangegeven uit te gaan van de wettelijke kaders en te streven naar het maximale gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Tijdens de aanleg van het derde spoor in Duitsland – waardoor de capaciteit van de Betuweroute in sommige perioden beperkt wordt – wil ik zo nodig additionele maatregelen treffen. Ik zal uw Kamer na de zomer over dit maatregelenpakket informeren.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 455