

Vergaderjaar 2015–2016

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 685

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 augustus 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 23 juni 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkema, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 mei 2016 inzake vervoer gevaarlijke stoffen per spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 60);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 mei 2016 ter aanbieding van het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 893, nr. 203);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 april 2016 inzake prestaties NS en ProRail 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 666);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 maart 2016 inzake topstructuur van ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 657);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 mei 2016 ter aanbieding van het jaarverslag en de jaarrekening van ProRail over 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 667);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 april 2016 inzake aanbesteding prestatiegericht onderhoudscontracten (Kamerstuk 29 984, nr. 662);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 februari 2016 inzake stand van zaken Trillingsnormering Spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 655);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 februari 2016 inzake vervolg financiële ontwikkelingen met betrekking tot de spoortunnel Delft (Kamerstuk 34 300-XII, nr. 66);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 maart 2016 inzake voortgang Betuweroute en ter aanbieding van het onderzoek «Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland» (Kamerstuk 29 984, nr. 659);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 april 2016 inzake de review op aanpak te drukke treinen NS (Kamerstuk 29 984, nr. 664);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 april 2016 ter aanbieding van het Actualisatierapport 2015 toegankelijkheid spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 661).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tjldink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Jansma

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Cegerek, Van Dekken, Van Helvert, Houwers en Van Veldhoven,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 10.32 uur.

De voorzitter:

Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, haar ambtelijke staf, de mensen op de tribune, de mensen die het algemeen overleg via het internet volgen en natuurlijk de woordvoerders van harte welkom. Dit is de derde en laatste termijn. Ik stel voor dat wij een spreektijd van exact drie minuten hanteren, met een interruptie op de Staatssecretaris.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Voorzitter. Ook wij zijn geschrokken van de forse toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wij hebben eerder aangegeven dat we de Betuweroute maximaal moeten benutten. In de afgelopen periode hebben we vele verontruste reacties ontvangen van bewoners die langs het spoor wonen en ook van bestuurders uit de regio's, zoals Twente, Apeldoorn en Amersfoort. Ook vanuit Brabant en Limburg zijn er zorgen geuit over de forse toename en de daarmee gepaard gaande veiligheidsrisico's. Ik heb schriftelijke vragen ingediend. Ik zie dat de antwoorden daarop hier uitgedeeld zijn. De vragen waren ook naar aanleiding van krantenartikelen over de route Amersfoort-Apeldoorn-Deventer en over het traject Eindhoven-Venlo. In de beantwoording geeft de Staatssecretaris aan dat de Wet basiswet geen normen stelt voor individuele vervoerders, dat zij ook geen overtredingen begaan in de huidige situatie, dat er risicocontouren zijn bepaald voor omwonenden en dat de huidige situatie dus verantwoord is. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat de veiligheid van burgers altijd voorop moet staan? Nu er sprake is van een forse toename van het goederenvervoer met gevaarlijke stoffen, wil ik graag weten of recentelijk is bekeken of de huidige situatie wel degelijk verantwoord is. Ik ken de regio's en weet dat heel veel woningen vlak aan het spoor liggen. De bewoners maken zich grote zorgen of hun veiligheid wel wordt geborgd.

De Staatssecretaris zegt dat de huidige situatie verantwoord is. Op het traject Amersfoort-Apeldoorn zou sprake zijn van een toename van tien ketelwagens, maar in de praktijk blijken het er 1.900 te zijn waarin brandbaar gas wordt vervoerd. Dan is er toch wel degelijk sprake van overschrijdingen. Gelet op de woningen die vrij dicht aan het spoor liggen, vraag ik nogmaals hoe verantwoord dergelijk vervoer van gevaarlijke stoffen is.

Ik vraag mij af wie verantwoordelijk is voor de overschrijdingen. Is dat de Staatssecretaris of is het ProRail? Waarom worden bestuurders en bewoners achteraf geïnformeerd?

Wat gaat de Staatssecretaris op korte termijn doen om ervoor te zorgen dat we wat meer rust en meer vertrouwen krijgen? We willen meer controle. Ik heb eerder een motie (30 175, nr. 214) ingediend over de registratieplicht. De registratie blijkt niet op orde te zijn. Er schijnen boetes uitgedeeld te zijn. In 2015 blijkt het om 12% van de gevallen te gaan. Wij vragen ons af waarom dit slechts in zo weinig gevallen gebeurt, terwijl 40% zich niet aan de regels houdt.

Ik heb nog een vraag over trillingen. Ik heb ook hierover eerder een motie (30 175, nr. 215) ingediend. De Staatssecretaris geeft in haar brief aan dat we nog aan de basis staan van het optimaliseren van een nieuw instrumentarium. Kan zij dit versnellen? We zien dat er in de huidige situatie ook

hinder is voor de bewoners die langs het spoor wonen. Kunnen we dat traject versnellen om betere regelgeving voor trillingen te hanteren?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Ik kom net uit een ander AO en ik moet straks weer terug. Het is een beetje lastig met twee AO's die gelijktijdig plaatsvinden.

Ik heb een aantal vragen over de slecht sluitende deuren van de Belgische rijkstuigen. Speelt dit probleem bij meerdere treinen, zoals wij hebben begrepen? Hoe kan dat dan? Heeft de ILT bij de toelating geen problemen gezien? Hoe zit het met de keuring door de ILT? Was die alleen op papier of is er daadwerkelijk in de praktijk gekeurd? Is er contact geweest met de Belgische inspectie? Wat betekent dit verhaal voor de NS en voor de reiziger?

Het belangrijkste punt dat we vandaag bespreken, betreft het goederenvervoer van gevaarlijke stoffen. Er is een probleem bij de registratie. Vervoerders geven niet goed aan welke gevaarlijke stoffen ze op het spoorwegemplacement hebben staan en er is sprake van een behoorlijke overschrijding van de norm. In Tilburg zijn 3.650 wagons toegestaan, maar in 2015 kwamen er in negen maanden al ruim 6.000 langs. Voor Eindhoven is de norm ongeveer 2.000, maar in de praktijk zijn het er ruim 8.000. De norm voor Amersfoort-Apeldoorn is tien, maar in werkelijkheid zijn het er bijna 2.000. Wat betekent dit voor de veiligheid van de omwonenden? De Staatssecretaris zegt dat de situatie niet onverantwoord is, omdat er in de omgeving geen woningen zijn. Hoe komt zij tot de berekening dat er geen onverantwoorde situatie is? We willen uiteindelijk weten dat mensen gewoon veilig zijn.

Ik kom bij de capaciteit van de Betuwelijn. Wetende dat er in Duitsland allerlei verbouwingen gaan plaatsvinden, zouden we proberen om de Betuwelijn zo maximaal mogelijk te benutten. Daarover is eerder een motie ingediend. In hoeverre lukt dat de Staatssecretaris? Of ontbreken haar wellicht instrumenten?

Mijn volgende punt betreft het sturen op risico's. Nu kan alleen achteraf worden gecontroleerd of risicoplafonds zijn nageleefd. De Wet basiswet geeft geen sturingsmogelijkheden vooraf. Is dat een punt waar de Staatssecretaris tegenaan loopt? Zouden we dan niet moeten onderzoeken welke sturingsmogelijkheden vooraf nuttig kunnen zijn om te voorkomen dat er zich gevaarlijke situaties kunnen voordoen?

Dan kom ik bij het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. In verband met de werkzaamheden aan het derde spoor wordt de capaciteitsverdeling over de Brabantroute anders ingericht zodat goederenvervoerders geen marktaandeel verliezen. Dat is natuurlijk niet het enige waarnaar we streven. We willen ook zeker weten dat het personenvervoer op een goede manier kan doorgaan en dat de risicoplafonds voor gevaarlijke stoffen gerespecteerd worden. Hoe moeten we die verschillende doelstellingen in verhouding tot elkaar zien in het beleid van de Staatssecretaris?

Het allerlaatste punt betreft de trillingen. Steeds zwaardere treinen zijn de trend. Hoe zwaarder de trein, hoe meer trillingsoverlast. Wij maken ons daar zorgen over. De ILT handhaaft alleen administratief: ze kijkt of de formulieren goed zijn ingevuld. Maar ja, we weten dat dat soort papieren controles weleens afwijkt van de praktijk. Is de Staatssecretaris bereid om in de praktijk beter te handhaven? Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar het opnemen van snelheidsbeperkingen gedurende de nacht in tracébesluiten?

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Ik begrijp dat individuele vervoerders niet worden getoetst op de hoeveelheid die ze vervoeren, maar dat het om het totaal gaat. Dat kan ik wel begrijpen, want het gaat natuurlijk om de totale last voor de bewoners en de omgeving. Wat ik niet kan begrijpen, is dat we een norm

stellen en dat de Staatssecretaris ons nu doodleuk schrijft dat er helemaal niks aan de hand is. Waarop is die norm dan gebaseerd? Wat stelt die norm voor? Wie heeft die norm bedacht? Wat is het doel van die norm? Hoe kan het dat als je die norm overschrijdt, dat blijkbaar voor helemaal niks en niemand last betekent? Dan vraag ik mij af of die norm niet te streng is en of die ruimer zou kunnen zijn. Of zie ik het verkeerd? Ik ben zeer benieuwd wat de gedachte daarbij is.

Mijn tweede vraag gaat over de Betuweroute, waarvan we zo veel mogelijk gebruik zouden moeten maken. Ik heb begrepen dat er een proef is met rijden zonder bemanning. Wat is precies de insteek daarvan? Is het de bedoeling dat we daar meer treinen kunnen laten rijden? Volgens mij was er nog wel wat ruimte, dus ik kan mij niet voorstellen dat dat de bedoeling is. Is het bedoeld voor de toekomst? Of is het misschien bedoeld om de kosten te beperken? Ik kan mij voorstellen dat op die manier het rijden op de Betuweroute goedkoper kan worden. Kortom, wat zijn de gedachten daarbij?

Het onderwerp trillingen speelt zeker ook in onze streek. Kan de Staatssecretaris aangeven hoever zij is met een mogelijke normering en aanpak? Er zijn inderdaad plekken, bijvoorbeeld in Arnhem en Rhenen, waar mensen soms op minder dan 10 meter van een spoorlijn zitten. Dan spelen trillingen een grote rol.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Het is leuk om weer in deze commissie te zijn. Overigens is het voor mij een nieuw onderwerp, want ook in mijn tijd als woordvoerder heb ik nooit gevaarlijke stoffen op het basisnet behandeld. Het was interessant om te zien dat de normen worden overschreden. Het traject Amersfoort-Apeldoorn spant echt de kroon. Daar reden in negen maanden tijd 1.900 wagons met lpg, terwijl er per jaar maar maximaal tien wagons met lpg mochten rijden. Dat is natuurlijk behoorlijk schrikken. Elders zien we dat er drie tot vier keer meer treinen rijden dan afgesproken is. In de beantwoording van onze vragen erkent de Staatssecretaris de overschrijdingen, maar zegt zij over de omleidingsroutes dat er geen mensen langs deze trajecten wonen, in ieder geval niet binnen de zogenaamde risicocontouren. Dit zijn echter niet de enige trajecten waar flink meer wordt vervoerd dan is afgesproken. Neem bijvoorbeeld Hengelo. De wethouder daar vertelde dat het aantal ketelwagons door de stad in 2014 praktisch nul was, maar dat het in 2015 was gegroeid naar 3.006. Zo'n overschrijding dwars door de stad is wat anders dan door lege weilanden. Is de Staatssecretaris er nog steeds gerust op, als zij bijvoorbeeld de wethouder van Hengelo hoort? De betrokken gemeenten geven aan dat de Staatssecretaris vaak gevraagd is om actie te ondernemen. Heeft zij de zorgen van die gemeenten serieus genomen? Kan zij hierop ingaan en vertellen wat zij heeft gedaan om de zorgen weg te nemen? In de beantwoording van onze vragen wordt niet duidelijk wat zij met de eerdere oproepen van deze gemeenten heeft gedaan. Naderhand is er wel een gesprek aangegaan, maar wat is er daarvoor gebeurd?

Het lijkt erop dat de Staatssecretaris toch een beetje makkelijk doet, maar het is een feit dat er veel meer gevaarlijke stoffen over het spoor gaan dan is afgesproken. Men hoort dit ook nog eens via de media en niet via officiële kanalen. Dan is het niet gek dat mensen die langs deze trajecten wonen, zich achter de oren krabben en zich afvragen of ze geen risico lopen. Ik vind dat de Staatssecretaris hier serieus op moet ingaan, de zorgen van mensen moet wegnemen en met een nadere analyse moet proberen de oorzaken weg te nemen. Wij hopen dat de Staatssecretaris met gerichte maatregelen komt om de ontstane ongerustheid weg te nemen. Achteraf toetsen aan de hand van complexe berekeningen is misschien voor ons wel interessant, maar burgers schieten daar niet zo veel mee op.

De ILT heeft 193 sporen geïnspecteerd. Op 75 sporen kwam de informatie over de lading niet overeen met de feitelijke situatie. Dat is een enorm aantal. Er komt overleg over de ernst van de situatie en de boetes worden verhoogd. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom zij er zo optimistisch van uitgaat dat het hiermee afgedaan is en waarom er uiteindelijk niet voor de ultieme consequentie wordt gekozen, namelijk dat mensen die de boel overtreden van het spoor worden gehaald en de toegang tot het spoor wordt ontzegd? Wanneer zal dat wel aan de orde zijn?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ik wil mij bij dat laatste aansluiten. Het is een duivels dilemma. In het vorige AO heb ik het er ook al even over gehad. Als het niet over het spoor gaat, is het alternatief dat het over de weg gaat, maar dat is nog gevaarlijker, of dat de chemie uit Nederland vertrekt. Gelet op de rapporten en de regels die de Kamer zelf heeft vastgesteld, begrijp ik wel dat de omwonenden heel veel zorgen hebben. Er denderen inderdaad treinen door je achtertuin, er zitten inderdaad gevaarlijke stoffen in en het moet zo veilig mogelijk. Nogmaals, ik vind het een duivels dilemma. We begrijpen de zorgen van de omwonenden heel goed, maar ik heb ook zorgen om de banen in de haven van Rotterdam. Daar is de chemie gevestigd, die deze stoffen op de een of andere manier zal moeten transporteren.

Ik ben blij dat er een onderzoek komt. Waardoor komt dit? Is er destijds geen rekening gehouden met dit economisch groeiscenario? Hebben we de aantallen te laag of te hoog bijgesteld? Hebben we onvoldoende maatregelen genomen? Eerlijk gezegd: als ik aan het spoor zou wonen, zou ik één wagon met gevaarlijke stoffen al te veel vinden. Het moet gewoon zo veilig mogelijk. We moeten dus heel goed kijken naar het flankerend beleid. Het heeft ontbroken aan integraal beleid. We hebben net de TEN-T-dagen (Trans-European Transport Network) gehad in Rotterdam. De Europese spoorgoederencorridors worden gestimuleerd. Het vervoer over het spoor moet toenemen, omdat het hartstikke veilig is. Ondertussen stellen we ook regels vast om de risico's zo laag mogelijk te houden. Het werkt allemaal tegen elkaar in. Daarbij komt dat goederenvervoerders dat overzicht helemaal niet hebben. Die kunnen niet bepalen hoeveel goederen al over het spoor zijn gegaan, maar ze worden wel hier aan de schandpaal genageld, terwijl het simpelweg gaat om het vervoeren van goederen van A naar B. Ik heb een aantal vragen en ook een aantal zorgen. Mijns inziens kan er heel veel winst worden behaald door betere samenwerking in de goederenketen en door een betere registratie, waaraan het nu ook schort. De vervoerders hebben daar hulp bij nodig. In die lastminutemarkt is het heel lastig om tot een goede registratie te komen. Er is onderzoek gedaan. Daarnaast zijn er aanvullende problemen met de Wet basisnet. De Duitse overheid en de Belgische overheid kennen de Wet basisnet helemaal niet. Er is bij basisnetroutering geen rekening gehouden met de langdurige omleidingen via andere sporen, via de Brabantroute en via de route door Oost-Nederland. Aangevraagde capaciteit via de Betuweroute is vaak in Duitsland niet via de grensovergang Emmerich beschikbaar. Spoorvervoerders gaan natuurlijk daarlangs waar het misschien wel het goedkoopst en het snelst is. In de praktijk is dat vaak de Betuweroute. We hebben een aantal problemen met de Wet basisnet, waarnaar zal moeten worden gekeken.

Ik kom bij een aantal oplossingen. Er ligt een onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) naar aanleiding van het incident in Tilburg. Ieder incident is er een te veel; iedere wagon is er een te veel als er iets mee loos is. Er kunnen ook kleine maatregelen worden genomen om het vervoer veiliger te maken, bijvoorbeeld: geen gevaarlijke stoffen meer in de laatste wagon van de trein, reizigerstreinen met slechte botsbeveiliging niet inzetten op goederenroutes, crashbuffers op wagons,

langzamer rijden op baanvakken in de nacht en geen twee wagons met gevaarlijke stoffen achter elkaar. Onlangs is de Staatssecretaris in Eindhoven geweest, waar is gesproken met de betreffende bestuurders. Zou zij daarop willen reflecteren in dit AO? Wat is er afgesproken met de verantwoordelijke bestuurders over meer veiligheidsmaatregelen langs het spoor? Ik denk dat daar de crux zit en dat daar heel veel winst is te behalen.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Veel collega's hebben al gesproken over de ongerustheid van bewoners en ook van gemeente- en provinciebestuurders over de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik denk dat het goed is dat bestuurders en inwoners weten dat er gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Als de overheid zegt «dit is het maximum», dan mag je er eigenlijk van uitgaan dat dat het maximum is en dat dat niet wordt overschreden. Daar hebben we het vandaag dan ook over.

De Staatssecretaris heeft op 26 mei geconstateerd dat de naleving van de wettelijke verplichting tot registratie van die stoffen op emplacementen over het geheel genomen ver onder de maat is. Welke actie gaat de Staatssecretaris daarop ondernemen? Als je met gevaarlijke stoffen rijdt, kun je toch op zijn minst fatsoenlijk aangeven dat er stoffen worden vervoerd en welke stoffen worden vervoerd, al is het maar zodat de brandweer weet of ze er juist wel of geen water over moet spuiten als er iets misgaat. Wij hebben al eerder gevraagd naar de situatie. Het CDA pleit graag voor een zogenaamde zwarte lijst voor bedrijven, vervoerders die structureel niet melden hoeveel en welke gevaarlijke stoffen er zijn. Als dat een keer is gebeurd, kan ik mij voorstellen dat je een waarschuwing geeft. De risico's en het veiligheidsbelang zijn echter te groot om dat nog een keer te doen. Als je één keer de fout ingaat, oké, maar doe je dat nog een keer, dan moet er een soort zwarte lijst komen. Zeker nu er bij de Betuweroute wordt geklust, is de vraag welke rol de binnenvaart kan spelen. De binnenvaart komt op meer plekken dan je zou denken. Wat zou daarvan het gevolg kunnen zijn?

We hebben begrepen dat de cijfers die destijds zijn gepresenteerd over het basisnet, zijn gebaseerd op een voorspelling uit 2007 voor 2020. Als je de nieuwe transitostromen ziet, is misschien de vraag of die basisnetcijfers nog wel de juiste zijn. We moeten eerlijk zijn, want anders blijven we grenzen overschrijden. Die stoffen gaan door de binnensteden van al die grote steden in Brabant. We hebben het ook over de Vierpaardjes in Venlo gehad. Als die cijfers over gevaarlijke stoffen op deze manier blijven komen, dan moeten we daar eerlijk over zijn en dan moeten we maatregelen nemen. Als het zo druk blijft, kunnen we beter maatregelen nemen en dat eerlijk zeggen dan dat we er een nieuwe kop bovenop zetten die we het jaar daarop weer overschrijden. Er zullen nu eenmaal gevaarlijke stoffen vervoerd moeten worden. Alleen moeten we de juiste maatregelen nemen.

Ik wil nog een puntje aan de Staatssecretaris meegeven. Wij horen ook geluiden dat DB Netz niet alleen treinen weert over de Betuweroute omdat er geklust wordt, maar ook omdat het DB Netz goed uitkomt als al die treinen over de Brabantroute gaan, omdat er dan een korter stuk over Duits grondgebied met die gevaarlijke stoffen gereden moet worden. Ik denk dat we in dat geval een goed gesprek met onze oosterburen moeten hebben, want dat is niet de afspraak. Wij hebben de Betuweroute juist aangelegd, omdat dat de veiligste route is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Tijdelijk klussen oké, maar wat er wel overheen kan, moet er ook overheen kunnen gaan.

De gemeenten voelen zich vaak te laat en slecht geïnformeerd. Wij zullen het er bij het MIRT ook nog over hebben in verband met autosnelwegen, maar ook hierover voelen gemeenten zich slecht geïnformeerd. Burgemeesters staan plotseling voor verrassingen. Hoe kunnen zij de

brandweer goed instrueren, als zij geen juiste informatie hebben? Wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen?

De **voorzitter**:

Ik begrijp dat de Staatssecretaris direct kan antwoorden op de gestelde vragen.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Voorzitter. Ik zal langs drie lijnen antwoorden, te weten de registratie, de Wet basisnet en een blok «overig» met onder andere de trillingen en het OVV-rapport.

Het is inderdaad ingewikkelde materie. Mevrouw De Boer en de heer Van Helvert hebben gelijk dat daardoor heel snel een gevoel van onrust kan ontstaan. Dat is soms terecht, maar niet altijd. Het is van belang om twee dingen heel goed uit elkaar te houden. Ik heb in de brief van 26 mei aan de Kamer overgebracht dat er sprake is van overschrijdingen van risicoplafonds uit de Wet basisnet. Ik zal er zo het een en ander over zeggen. Daarnaast is er sprake van onvoldoende registratie van gevaarlijke stoffen op emplacementen. Het oordeel «onacceptabel» in de brief sloeg op de registratie. Daarom hebben we maatregelen aangekondigd. Ultiem kan dat leiden tot verwijdering van het spoor. Er volgen dan geen halfzachte maatregelen.

Voor het basisnet is inderdaad actie geboden, maar dat is een complexe zaak. Het basisnet komt boven op de bestaande Europese regelgeving voor veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen. We hebben het basisnet gecreëerd om tegemoet te komen aan de zorgen die al heel lang leven, onder andere bij gemeenten. Het is als het ware een nationale kop boven op de Europese regelgeving die in alle andere landen geldt. We zijn hiermee aan het pionieren, want die wet is pas vorig jaar in werking getreden. Het lastige is dat je een wetssystematiek hebt waarbij je niet vooraf in beeld krijgt hoe het precies zit, maar pas achteraf. Dit is het eerste volledige jaar dat we in beeld hebben hoe het is gegaan. Ik zal het zo nog veel preciezer uitleggen, want dat is belangrijk. Ik kan het mij heel goed voorstellen. Als ik burgemeester, wethouder of burger zou zijn in een stad en ik zou horen «er waren zo veel ketelwagons gepland en het zijn er zo veel», dan denk je: dit is echt foute boel, hier had iemand al heel hard moeten ingrijpen. Helaas is de wereld complexer dan dit. De normen die we allemaal in Europa hebben, zijn sowieso niet in het geding. Daarom zeg ik ook dat er geen sprake is van een onverantwoorde situatie. Het is niet zo dat het in Nederland opeens onveiliger zou zijn dan in andere landen. Het is wel zo dat we de extra veiligheid die wij als het ware georganiseerd hebben niet overal zo goed halen als we van tevoren hadden verwacht. De vraag is hoe dat komt. Daar ga ik zo op in. Over de registratie kan ik kort zijn: die is onacceptabel. We zagen een teruggang. De ILT gaat intensiever handhaven door hogere boetes op te leggen en door in overleg met de sector te bekijken hoe het systeem kan worden verbeterd. Die prestaties moeten echt op korte termijn verbeteren. Op het moment dat dat niet gebeurt, heb je ultiem de mogelijkheid om mensen de toegang tot het spoor te ontfangen.

De heer Bashir vroeg naar de status van de maatregelen die ik neem om de registratie van de gevaarlijke stoffen te verbeteren. Meer handhaving dus. De sector moet nu ook zelf aan de slag, want hier kan men zeker zelf iets doen. Ik hoop dat we het gewenste effect bereiken. ProRail is bezig om verbeteringen door te voeren in het ondersteunend systeem en kijkt ook naar zijn toezichtactiviteiten. Nogmaals, als het echt mis blijft gaan op dit punt, dan is er ultiem de mogelijkheid om vervoerders van het spoor te weren. Dat zal altijd een proportionele maatregel moeten zijn, maar ik vind wel dat je op een gegeven moment daarvan gebruik moet maken als dat nodig is. Dat moet iedereen goed horen, want het is menens. Zo simpel is het.

Ik kom bij het basisnet. De overschrijdingen van de risicoplafonds op de omleidingsroutes hebben inderdaad geleid tot onrust. Het is niet zo dat men het via de media heeft moeten vernemen. Ik heb een brief naar de Kamer gestuurd. Er is toen wel gelijktijdig door de media over bericht. Omdat ik vind dat we goed moeten communiceren, ook met de regionale bestuurders, heb ik besloten om heel snel met hen in overleg te treden. We hebben dat gedaan. Overigens waren daar ook vertegenwoordigers van de goederenspoorvervoersector en ProRail bij, wat het gesprek heel compleet maakte. Doel van het basisnet is om een balans te vinden tussen risico's voor omwonenden en het economisch belang van het goederenvervoer. Het goederenvervoer over het spoor, zeker als het om gevaarlijke stoffen gaat, is in principe juist heel veilig. Het probleem is wel dat als er iets misgaat, je meteen een heel groot probleem hebt. Daarom zijn we zo ontzettend voorzichtig. Een verschuiving van vervoer van gevaarlijke stoffen van het spoor naar bijvoorbeeld de weg betekent geen verbetering van de veiligheid van de burgers. Dat moeten we hier wel vasthouden. Tegen iedereen die zegt «ik wil dat niet over het spoor», zeg ik: wil je het dan wel op een andere plek door je achtertuin over de weg in een vrachtwagen? Dat is echt niet veiliger. Het is heel belangrijk om dat vast te stellen.

Wij zijn inderdaad uniek in Europa. Niemand heeft extra regelgeving boven op de geldende Europese regelgeving. Dat doen alleen wij. Dat doen we, zeg ik tegen de heer Bashir, omdat er over deze kwestie al jarenlang discussie is in gemeenten, zeker die gemeenten waar het spoor door de harten van de steden gaat. Om die reden is de Wet basisnet tot stand gebracht. Als er wordt gevraagd wat er is gebeurd met het geluid van al die gemeenten, zeg ik dat in antwoord daarop een nationale kop op de regelgeving is gezet. We werken nu met die nationale kop en dat gaat niet gemakkelijk. Het is een complexe zaak, om meerdere redenen. Om te beginnen tellen we niet via ketelwagons op welk moment je precies de norm bereikt. Het gaat uiteindelijk om een totale hoeveelheid stof. Dat kun je pas achteraf meten en niet van tevoren. Hoe je het ook wendt of keert, er zal altijd een verschil zijn tussen de verwachting en het uiteindelijke resultaat. Dat hoeft niet op voorhand te leiden tot een overschrijding van de norm, maar in dit geval is dat wel gebeurd. We weten nog niet precies wat de oorzaak is. Heeft dat te maken met de omleiding van de Betuwe-route? Dat zou heel goed kunnen. Misschien zijn er nog andere redenen. Zijn de cijfers uit 2007 die als basis werden gebruikt accuraat genoeg in relatie tot de huidige economische groei en het vervoer dat op dit moment plaatsvindt? Die analyse maken wij op dit moment. Als we dat allemaal precies in beeld hebben, zullen we met de goederenspoorvervoerders moeten spreken over mogelijke oplossingen. Ik ben het met de heer Van Helvert eens dat je een realistische benadering moet kiezen, dat je vooral de veiligheid van de burgers hoog in het vaandel moet hebben – we doen het voor hen – en dat dat moet betekenen dat je eventueel maatregelen neemt langs de lijn.

De voorzitter:

Ik onderbreek u even, want ik zie een aantal vragenstellers. Ik wijs u allen er wel op dat u één interruptie met twee vragen is toebedeeld en echt niet meer.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik waardeer het dat de Staatssecretaris zegt dat er een basishoogte van veiligheid is en dat we proberen iets extra's te doen. Dat hebben we niet voor niets gedaan. Nederland is, in tegenstelling tot een aantal andere Europese landen, een zeer dichtbevolkt land. De problematiek is hier misschien anders dan in een aantal andere Europese landen die genoeg hebben aan die norm. Dan moet je natuurlijk wel weten dat je ook vooraf kunt sturen. Daarom heb ik gevraagd hoe we voorkomen dat we alleen

maar achteraf kunnen constateren dat het toch niet goed genoeg was. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris daartoe?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat is precies het punt, want deze wet biedt die mogelijkheid niet. Dat is precies de kern. Heel veel gemeenten zeggen dat ze dit eerder of vooraf hadden willen weten, maar dat biedt deze wet niet. Er hebben heel veel knappe koppen uit de chemische sector en de spoorsector aan deze wet gewerkt en ook de gemeenten en provincies hebben een bijdrage geleverd. De wet is in goed overleg tot stand gebracht, maar het is wel een heel ingewikkelde wet geworden met al die berekeningen die achteraf moeten plaatsvinden. Ik wil er op zichzelf best naar kijken, maar ik ben er een beetje beducht voor om dat te snel te doen. Ik wil namelijk niet de indruk wekken dat we de normen niet halen en dus maar meteen gaan sleutelen aan de wet. Dat is ook naar bewoners geen goed signaal. Voordat ik met een ultiem antwoord kom op de vraag wat ons nu staat te doen, wil ik de oorzaken preciezer in beeld hebben. We werken nu pas een jaar met deze wet. Waar ligt die overschrijding aan? Is er op de een of andere manier goed bij te sturen? Als dat niet mogelijk is, wat staat ons dan te doen? Ik heb met de mensen van de provincie afgesproken dat wij sowieso voor de Brabante route – dat zal ook voor het oosten van het land gelden – bekijken welke maatregelen we al in de pijplijn hadden. Ik denk aan extra maatregelen in de buurt van het spoor, maatregelen voor woningen bij hinder en overlast. Kunnen we niet een pakketje maken met een aantal maatregelen waarmee we als het ware toch nog een extra impuls geven aan het verbeteren van de situatie, onder andere op de Brabante route? Ik heb dat met de gedeputeerde afgesproken. In Brabant heeft hij tegen mij gezegd bereid te zijn om daar zelf vanuit de provinciale middelen naar te kijken. Ik heb het zeer gewaardeerd dat dat ter tafel kwam. Ik vind dat we, met dat in het achterhoofd, aan de slag moeten. Dat overleg loopt nu. Ik zeg nu niet meteen dat we de wet gaan veranderen, maar we kunnen met deze wet niet vooraf sturen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik begrijp dat de Staatssecretaris zegt dat het lastig is om de wet meteen weer te veranderen en dat ze wil dat het zorgvuldig gebeurt. Maar als we de optelsom maken, namelijk dat uit de registratie blijkt dat in een op de drie treinen die op een emplacement staan iets anders zit dan we dachten, dat de normen flink overschreden worden qua aantallen en dat met name op het gebied van trillingen er niet voldoende wordt gehandhaafd op te zwaar beladen treinen, dan heb je toch wel een optelsom van maatregelen waarvan je ook niet kunt zeggen: we hebben deze wet een jaar, dus we doen niks. Ik zeg niet dat de Staatssecretaris zegt dat we niks doen, maar ik vraag mij af of je er dan bent met een pakketje maatregelen voor woningen. Daarnaast is de handhaving heel belangrijk, maar wordt er dan ook gehandhaafd op zwaardere beladen treinen? Wat ziet de Staatssecretaris als meest urgente punten in die optelsom van de problematiek, te weten onvoldoende registratie, onvoldoende handhaving en overschrijding van de normen? En welke dingen ziet zij die we wel zouden kunnen doen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, we zijn er zeker niet met alleen een pakket voor het verbeteren van bijvoorbeeld de woonomstandigheden rondom de Brabante route. We moeten per probleem een apart traject volgen en ik probeer uit te leggen dat we dat doen. Bij de registratie gaat het om. De sector moet de boel op orde brengen en ProRail kan daaraan een bijdrage leveren om dat nog makkelijker te maken. En ultiem: als men niet wil horen, dan moet men voelen. Dat heeft overigens potentieel grote consequenties. Als wij zeggen dat bepaalde vervoerders eraf gaan en als dat vervoerders met

een zekere omvang zijn, dan is het bal. Dat moet wel helder zijn, maar die verantwoordelijkheid ligt bij hen. We zijn ook bezig met de trillingen. Dat vraagt ook om handhaving en om nadenken over hoe je in je gebruikersvergoeding misschien nog scherper aan de wind kunt varen et cetera. Met het basisnet zijn we ook niet in de afwachting. Toen we die cijfers zagen, hebben we meteen gezegd dat we die verder moeten analyseren. We kunnen eventueel ook andere routes mogelijk maken, maar dan moeten we zien waar het precies mee te maken heeft. Dan kun je proberen te voorkomen dat je op bepaalde veelgebruikte routes die risicoplafonds te ver overschrijdt. Ik kan daar nu echter nog niets over zeggen, omdat ik pas aan het begin van de zomer die analyses klaar heb en het gesprek met de sector voer. Ook daar is de benadering activistisch. De optelsom vraagt om zo'n houding.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik ben op zich blij met de actieve en activistische houding van de Staatssecretaris, want het gaat om een onderwerp dat grote impact heeft voor burgers: het gevoel van veiligheid. Het gaat niet alleen om een gevoel, maar ook om de veiligheid zelf. Het gaat ons dus om het risico. Ik ben heel benieuwd hoe we destijds tot die normen zijn gekomen. We hebben een bepaalde reden gehad om te zeggen: zo veel mogen daarlangs enzovoorts. Ik zou mij kunnen voorstellen dat we dat hebben gedaan op basis van risico-inschattingen. Die risico-inschattingen hebben natuurlijk te maken met het spul dat je vervoert. Dat is het dilemma dat mevrouw De Boer ook schetst. Je hebt ook te maken met economische belangen. Kun je het risico ook op een andere manier beperken? Je mag bijvoorbeeld vaker langsrijden met andere wagons of met minder hoeveelheid per wagon. Kortom, er zijn wellicht andere mogelijkheden denkbaar om de risico's te beperken of te spreiden. Biedt de wet die mogelijkheden en zo ja, kunnen we van die mogelijkheden gebruikmaken door op te leggen dat vervoerders die met meer treinen of met meer gewicht willen rijden extra maatregelen moeten nemen? Kan dat?

Staatssecretaris **Dijksma**:

De wet biedt die mogelijkheid nu ook al. Om die reden kunnen we niet tellen per wagon. Dat is het punt. Je laat dan verschillende omstandigheden meewegen om te bepalen wat een verantwoord risico is. Wat de basis van de wet betreft: destijds is een economisch groeiscenario gebruikt dat is gebaseerd op de in 2006 door ProRail opgestelde beleidsvrije marktverwachting ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor het jaar 2020. Dat is toen opgesteld op basis van interviews met alle belangrijke spelers in de markt, informatie uit beschikbare studies, de scenariostudies rondom bijvoorbeeld de Maasvlakte en de in dat kader ook nog uitgevoerde NEA-studie naar transitvervoer. Men heeft ook naar langetermijnverwachtingen gekeken van het Centraal Planbureau (CPB). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft in 2007 ook nog een second opinion daarop gegeven. De conclusie toen was dat de marktverwachtingen aan de bovenkant van de range rond het vervoer van gevaarlijke stoffen lag.

De heer **Houwers** (Houwers):

De Staatssecretaris zegt dat je daarom niet kunt tellen per wagon. Dat begrijp ik, maar dan kun je ook niet tellen per volume. Eigenlijk gaat het erom hoe dat volume vervoerd is. Ik ga ervan uit dat al die wagons veilig zijn, dus ik zou mij kunnen voorstellen dat je nog een categorisering krijgt in «superveilig» en «extra superveilig» en dat als je extra superveilig vervoert, het bij wijze van spreken maar voor de helft telt of iets dergelijks. Het is een wat ingewikkeld verhaal, maar ik hoop dat ik mijn vraag duidelijk maak.

Staatssecretaris Dijkma:

De vraag van de heer Houwers is heel duidelijk, maar eigenlijk bevestigt hij met zijn vraag ook de complexiteit van het huidige wetssysteem. De norm wordt bepaald door de prognose van het vervoer, maar ook door de kenmerken van de spoorinfra en door de bevolkingsdichtheid. Dat betekent dat je een heel complex rekensysteem hebt: hoe kom je tot die plafonds? Dat is niet eenvoudig. We moeten echt meer weten om er een paar verstandige dingen over te kunnen zeggen en vervolgens snel iets te doen, want dat hoort er zeker bij.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Ik waardeer de activistische houding van de Staatssecretaris. Zij geeft aan dat er sprake is van overschrijdingen, met name als het gaat om de ketelwagons en het vervoer van gas. Zij geeft ook aan dat zij de mogelijkheid heeft om in te grijpen, maar dat zij nog een jaar wil wachten en wil inventariseren. Waar hangt het van af als zij een traject wil sluiten?

Staatssecretaris Dijkma:

Dat zijn twee verschillende dingen. Het eerste punt is de registratie. Als mensen niet registreren, kun je hen uiteindelijk van het spoor halen. Daar gaan we geen jaar mee wachten, maar dat moet nu gewoon in de loop van de tijd op orde zijn. Anders gaan we steeds strenger handhaven met boetes.

Het tweede punt is het overschrijden van de normen voor het basisnet. Dat zijn de risicoplafonds. Wij hebben niet gezegd dat we daar nu een jaar mee gaan wachten, want dat zou inderdaad betekenen dat je achterover leunt. Begin deze zomer, in juli, is de analyse klaar. Dan gaan we meteen om de tafel met alle betrokkenen. Op basis daarvan bekijken we wat de mogelijkheden zijn. Een mogelijkheid zou zijn dat we andere routes organiseren. Of misschien moeten we heel andere dingen overwegen. Ik weet dat nu nog niet; daarvoor wil ik die analyse hebben. Mijn voorstel is dat als ik die analyse en vervolgens een handelingsperspectief heb, een set maatregelen die ik dan ga nemen, ik de Kamer de brief stuur. Dan kunnen we er wat mij betreft meteen na de zomer over spreken. We gaan geen jaar wachten. Dat lijkt mij heel onverstandig en ook niet goed, gelet op de ontstane onrust. Dat wil ik ook helemaal niet. Ik wil wel handelen op het moment dat ik weet wat de oorzaken zijn. Zorgt die omleidingsroute op de Betuweroute voor verschuivingen of zijn er andere oorzaken? Komt het doordat we die marktverwachting toch ver overstijgen? Dat moeten we weten. Als we dat weten, dan gaan we handelen en dan krijgt de Kamer een voorstel. De Kamer zegt dan of zij dat goed vindt of niet.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Duidelijkheid hierin is wel van belang. Voor de Staatssecretaris betekent dit dat een traject gesloten kan worden. Is zij ook van plan om naar alternatieven te kijken? Zij geeft aan dat we niet altijd gebaat zijn bij vervoer over de weg. Is er ook gekeken naar goederenvervoer over water? Is dat ook een optie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen?

Staatssecretaris Dijkma:

Ja, maar alleen als die binnenvaart aankomt op de plek waar die stoffen moeten zijn. Dat is niet in alle gevallen mogelijk. De binnenvaart kan een alternatief zijn, maar dat hangt echt af van de plek waar de stoffen naartoe moeten. Heel vaak ligt daar wel rail, maar niet altijd water. Routeren is niet eenvoudig. Zodanig routeren dat je het probleem verschuift van het spoor naar de weg lijkt mij niet in het belang van de burgers en hun veiligheid. Dan maken we de situatie op het spoor zogenaamd beter, maar per saldo wordt de veiligheidssituatie slechter. Dat wil je niet. Je zult heel goed moeten bekijken wat de alternatieven zijn. Kan de binnenvaart daarbij een rol spelen of moeten we andere maatregelen nemen? Ik wijs nu op

voorhand niets af, maar ik heb het ei van Columbus nu niet. Ik weet niet precies waar die overschrijdingen mee te maken hebben. We moeten eerst de oorzaak kennen voordat we kunnen handelen.

De heer **Bashir** (SP):

Het kan aan mij liggen, maar ik luister toch met enige verbazing naar deze discussie. Niet alleen bij het ministerie en in de sector zijn er knappe koppen geweest, maar ook in de Kamer zijn er indertijd heel veel debatten geweest over dit wetsvoorstel. Het is uiteindelijk aangenomen na rondetafelgesprekken, overleggen en noem maar op. Daarin zijn normen en plafonds afgesproken, ook om omwonenden tegemoet te komen. Die normen en plafonds worden nu overschreden. Je kunt het inderdaad niet altijd vooraf zien, maar wel gaandeweg. Laten we een casus erbij pakken. In Eindhoven zie je dat ze met lpg-transporten nu al tegen het plafond zitten. De normen worden dus vanaf nu overschreden. Je zou dan verwachten dat er wordt ingegrepen zodat de plafonds niet worden overschreden. Waarom wordt de wet niet gehandhaafd? Waarom komt de Staatssecretaris de omwonenden niet tegemoet?

Staatssecretaris **Dijkema**:

De wet zegt niet dat er geen spoorvervoer mag plaatsvinden. We hebben inderdaad allemaal bij deze wet gezeten, dus we weten ook allemaal dat die complex is. In de wet staat niet dat er geen vervoer van die gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden. Er zijn plafonds waaraan we ons willen houden. Ik wil graag handhaven en dat doen we ook als dat kan. Bij de registratie is dat eenduidig en dan moet je er ook scherp in. Voor de overschrijding van de plafonds geldt dat we eerst moeten weten waarmee dat te maken heeft, of dat beïnvloedbaar is en zo ja, door wie. Vervolgens gaan we absoluut iets doen. Ik weet niet hoeveel sneller het volgens de Kamer zou kunnen. We doen echt zo snel mogelijk wat we kunnen, maar we moeten wel weten wat er aan de hand is. Hadden we dat eerder kunnen zien? Nee, dat kun je niet altijd eerder zien, omdat je volgens de wetssystematiek nu eenmaal pas achteraf toetst. De Kamer was daar ook bij. Dan hadden we dat niet in de wet moeten opschrijven, maar dat is wel zo gedaan. Dat heeft ook allerlei redenen, namelijk omdat je niet via de wagons telt, maar de totale hoeveelheid stof wilt berekenen. Dat kun je niet vooraf doen. De vraag hoe snel we kunnen bijsturen, vind ik zelf een van de kwesties die we in de komende tijd moeten bespreken. Ik wuif het helemaal niet weg. Sterker nog, ik snap heel goed waarom het wordt gevraagd, maar dat is niet heel eenvoudig in deze wet. Laten we bekijken waar het aan ligt. Welke instrumenten hebben we om het te beïnvloeden, zijn die voldoende of zitten we met het probleem dat het niet goed werkt in de huidige context van deze wet? Als dat mijn conclusie is, dan kom ik natuurlijk bij de Kamer terug.

De heer **Bashir** (SP):

Ik probeer heel goed te luisteren naar de Staatssecretaris. Ik was overigens zelf niet bij de behandeling van het wetsvoorstel; dat hebben toen de collega's gedaan, ook in verband met de tijd. Het was een groot wetsvoorstel, complex en ook heel belangrijk voor de omgeving. Er moest veel tijd in worden gestopt. Collega Jansen, die heel veel verstand heeft van dit onderwerp, heeft dat indertijd gedaan. Er zijn toen normen afgesproken, ook om de mensen in de omgeving mee te nemen en te overtuigen: het vervoer van gevaarlijke stoffen is prima, maar beperkt en met een beheerst risico. Nu zien we dat er bijvoorbeeld in Eindhoven al sprake is van een overschrijding van het aantal lpg-transporten. We kunnen natuurlijk blijven wachten tot we dat achteraf officieel kunnen constateren, zoals de wet dat voorschrijft, maar we weten nu al zeker dat die overschrijdingen zich voordoen. Ik vraag de Staatssecretaris om haast te maken. «Activistisch» betekent niet alleen met iedereen spreken, maar

ook aan de mensen om wie het gaat en voor wie we het toen hebben gedaan duidelijk laten zien dat we ingrijpen. De Staatssecretaris had al eerder juli genoemd richting de omgeving. Dan zouden er al maatregelen worden genomen. Juli is al volgende maand. Ik vraag de Staatssecretaris om haar beloftes na te komen en te handelen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik heb nu echt het gevoel dat ik tegen een muur praat. Wat heb ik net de hele tijd zitten vertellen? Wat de heer Bashir nu zegt, doen we toch gewoon?

De heer **Bashir** (SP):

Dus in juli komen er maatregelen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, dat zeg ik toch de hele tijd? Ik heb gezegd dat we in juli weten hoe het zit. Dan gaan we om de tafel met iedereen die dat kan beïnvloeden. We komen dan met een pakket en de Kamer krijgt een brief. Als de Kamer wil terugkomen van het reces om dat te bespreken, vind ik het ook goed. Ik ben er.

De heer **Bashir** (SP):

...

De **voorzitter**:

Mijnheer Bashir, u spreekt buiten de microfoon om en u hebt uw interruptie gebruikt. Dat is niet heel ordentelijk, ook omdat anderen het debat dan niet kunnen volgen. De Staatssecretaris heeft het woord. Volgens mij heeft zij haar punt gemaakt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik ben al naar de regio gegaan, inmiddels bijna drie weken geleden, omdat ik het belangrijk vond om dit niet te laten liggen en om zelf met alle bestuurders te spreken over de ontstane situatie. Toen hebben wij meegedeeld dat we in juli de eerste analyses hebben, iedereen bij elkaar halen en mogelijke maatregelen bespreken. Ik heb daar niet gezegd dat de maatregelen vanaf juli ingaan. Ik heb gezegd dat we in juli bij elkaar komen en dat we dan bespreken wat de mogelijkheden zijn om in te grijpen. Ik stuur de Kamer een brief over de stand van zaken en de Kamer bepaalt wanneer zij daarover met mij wil spreken. Wij gaan zo snel mogelijk handelen, maar ik heb eerst die analyses nodig. Die komen in juli, niet eerder. Ik kan daar niets aan doen, maar we gaan zeker geen jaar wachten en ook geen halfjaar. We gaan in de zomer hiermee verder aan de slag.

Er is nog gevraagd hoe het precies zit met de landen om ons heen. Voor Duitsland en België is de lading van de trein geen criterium bij de toewijzing van de routes. Zij maken bij de toedeling van capaciteit ook geen onderscheid tussen goederentreinen met of zonder gevaarlijke stoffen. Indien de capaciteit op een aangevraagde route beperkt is, kan dat inderdaad ertoe leiden dat DB Netz een andere route aanwijst. De situatie die de heer Van Helvert schetst, herkennen wij in ieder geval niet. Dat is wel belangrijk, want dan zouden we inderdaad in gesprek moeten gaan. Als dat gebeurt, ga ik dat ook doen.

Ik kom bij het laatste blok, overig. Wanneer volg ik de aanbevelingen van de OVV op om het vervoer van gevaarlijke stoffen veiliger te maken? Wij hebben die aanbevelingen overgenomen. De strenge eisen die aan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden gesteld, zijn eigenlijk al vastgelegd in internationale regelgeving. De maatregelen van de OVV maken daar nog geen onderdeel van uit, maar we werken nu in overleg met anderen eraan om die op te nemen in de regelgeving. Het kost wel tijd om

internationale regelgeving te wijzigen. We hebben ook te maken met een situatie waarin sprake van een gelijk speelveld moet zijn. Dat begrijpt mevrouw De Boer als geen ander.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar de deuren van de IC Brussel. Er zijn inderdaad incidenten geweest met de deurvergrendeling van Belgische rytuigen. Die rytuigen worden sinds 29 mei niet meer gebruikt. Ze worden in ieder geval tot juli 2016 en mogelijk zelfs tot september 2016 niet ingezet. Die periode is nodig om te bekijken wat er aan de hand is. Er is onderzoek gaande. NS zet sinds 29 mei aanvullende reguliere rytuigen in. Op die wijze kan NS de dienst van de IC Brussel blijven uitvoeren.

Mevrouw Cegerek en de heer Houwers hebben gesproken over trillingen en een aanpak in de regelgeving. Ik kom eind dit jaar daarop terug. We zijn met het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) bezig om de mogelijkheden voor een regelmethoediek te onderzoeken, want ook dit moet je natuurlijk dan opnemen in regelgeving. We zijn ook met ProRail in de weer om de neveneffecten van maatregelen en trillingen te onderzoeken. We hebben die onderzoeken nodig om te bekijken welke aanvullende maatregelen je nog zou kunnen nemen en hoe die er dan uitzien.

De voorzitter:

U komt hier eind dit jaar op terug, naar ik aanneem via een brief.

Staatssecretaris Dijkma:

Ja, dat lijkt mij logisch. Dat is goed.

De heer Houwers heeft gevraagd waarom het proefrijden zonder bemanning plaatsvindt. Doel van de proef is bekijken of de inzet van nieuwe techniek mogelijk is. Dat gebeurt ook op de weg. De Minister is daar druk mee geweest tijdens de Informele Raad; er is zelfs een verklaring voor op de weg uit voortgevloeid. Er is geen intentie om te zoeken naar meer capaciteit. Dat is nu nog niet aan de orde. Wel moeten we bekijken wat die innovatie ons kan brengen. Daarvoor is de Betuwe-route geschikt, zo zeggen de experts. Dat begrijp ik ook wel, omdat het een goederenspoor is. Het zou in de toekomst ook duurzamer vervoer mogelijk kunnen maken.

Het laatste punt is de stand van zaken van snelheidsbeperkingen in de nacht. Onderzoek is in gang en gaat enkele maanden duren. We zijn nu bezig met nulmetingen, want die heb je nodig om goed te kunnen vergelijken. Dan komen er proeven. Als er afgeronde onderzoeken zijn, kunnen we gedifferentieerd rijden eventueel een plek geven in een tracébesluit.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik heb nog een vervolgvraag over de mogelijkheden van de binnenvaart. De Staatssecretaris zegt dat er water moet liggen, wil je daar aankomen. In 2014 heeft I en M aan TNO gevraagd om te onderzoeken wat de binnenvaart zou kunnen accommoderen. Daaruit bleek dat bijna 50% door de binnenvaart geaccommodeerd kan worden en dus niet per se door de binnensteden hoeft te worden vervoerd. De Staatssecretaris zegt dat het wordt onderzocht, maar volgens mij hebben we daarnaar gekeken. Wat kan de overheid doen om te stimuleren, zeker nu er wordt geklust aan de Betuweroute, dat gebruik wordt gemaakt van die 50%?

Staatssecretaris Dijkma:

Dat is een heel goed punt. We moeten daarvoor het overleg met de binnenvaartsector en uiteraard ook met de andere betrokken sectoren opstarten. Dit kan inderdaad heel goed een deel van de oplossing zijn. De heer Van Helvert heeft daar volkomen gelijk in. Het hangt ervan af voor welke stromen dat interessant is; de markt moet er ook aan meewerken. Ik

ben het zeer met de heer Van Helvert eens dat dit een potentiële oplossing kan bieden, maar niet in alle gevallen. Dat heb ik willen aangeven.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dat vind ik ook heel goed. Ik wil niet gaan katten in dit buitengewoon inhoudelijk overleg, maar het punt is wel dat er een rapport uit 2014 ligt. Ik vraag mij af waarom we dat nu belangrijk vinden en het vanaf nu gaan meenemen, terwijl we in 2014 die cijfers van TNO hebben gekregen? Is er een reden waarom we dat tot 2016 hebben laten liggen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik weet niet waarom dat zo is gegaan. Ik vind het in ieder geval belangrijk om dit mee te nemen als mogelijke oplossingsrichting. Meestal zie je in dit soort kwesties dat het de keuze is van de vervoerders en de verladers zelf. Zij bepalen welke modaliteit ze kiezen. Uiteraard weten zij ook heel goed wat de mogelijkheden van de binnenvaart zijn. Misschien ontstaat er nu wat maatschappelijke druk en met mij aan boord wellicht ook wat politieke druk om die route verder te verkennen. Ik ben ervan overtuigd dat als het een goede mogelijkheid is, ook vervoerders en verladers daarop zullen willen inzetten. Ik zal het nadrukkelijk meenemen als mogelijke oplossingsrichting. Ik zeg toe dat ik hieraan apart aandacht zal besteden in de brief. Dan weet u zeker dat het niet meer ergens wegloopt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We zijn bijna aan het einde van dit algemeen overleg gekomen. Mevrouw De Boer, u keek heel ernstig.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik zat het even op te sparen en wachtte tot het einde. Misschien hebben we nog ruimte voor een korte tweede, of vierde, termijn.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat niet te doen. Dit is de derde termijn. U hebt nog een interruptie en daarna ronden we af.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik wilde even terug naar die betere registratie. Daar begint het natuurlijk mee. Dan kun je ook bekijken hoe het zit. We hebben de spotmarkt. Op het laatste moment dienen zich wagonladingen aan. Hoe kunnen we in overleg met de goederensector komen tot een betere registratie? Dat is heel lastig, want in de praktijk werkt het anders. Ik wil even terug naar het basisnet. België en Duitsland kennen dat inderdaad niet. Wij zijn daarin veel strenger dan het buitenland. Ik vraag de Staatssecretaris om in overleg met de ons omringende landen te bekijken hoe we het goederenvervoer letterlijk in betere banen kunnen geleiden. Volgens mij ontbreekt het nu echt aan interne samenwerking tussen bijvoorbeeld de Duitse spoorbeheerder en de Nederlandse spoorbeheerder. Ze komen nu ook in Duitsland door dichtbevolkte gebieden, maar Duitsland kent die regelgeving niet en wij wel. We leggen het risico in feite bij het buitenland. Hoe kunnen we komen tot dat pakketje maatregelen ...

De **voorzitter**:

Mevrouw De Boer, volgens mij bent u begonnen aan de tweede termijn. Dat was niet de bedoeling. U mocht vragen stellen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Sorry, maar we hebben nog tijd en ik vind het wel een heel belangrijk onderwerp.

De voorzitter:

Dit is een interruptie.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik zal het heel kort maken. Het gaat om dat pakketje maatregelen. Ik zit liever aan de preventiekant dan dat we goederenroutes sluiten. Als het niet veilig is, dan is iedere wagon er een te veel. We leggen er nu een cap op, we houden geen rekening met de economische ontwikkelingen en we houden geen rekening met de Betuweroute. Ik wil echt aan de voorkant zitten. Kunnen we extra maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat het vervoer zo veilig mogelijk plaatsvindt?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat zijn drie punten. De registratie ging eerst beter dan nu. Ik weet niet welke redenen men allemaal heeft, maar mijn simpele boodschap is: get your act together. Als we daaraan kunnen meewerken, prima. Dat wil ik allemaal doen en dat kan ook ProRail doen. Maar als ik zie dat de cijfers omlaag gaan in plaats van omhoog, dan doen we nu kennelijk iets niet wat eerder wel kon. Daar vraag ik dan toch maar gewoon aandacht voor. Ik heb veel begrip, maar er zijn ook momenten waarop mijn begrip gewoon ophoudt.

De samenwerking tussen ProRail en DB Netz is heel goed. Het beeld dat het allemaal niets zou opleveren, werp ik van mij. Dat vind ik ook niet fair tegenover de Duitse collega's. Overigens zijn wij altijd bezig om nog meer te intensiveren. Dat geldt meer voor de lange termijn: wat wil je nu binnen Europa met de spoorgoederencorridors? Dat gaat niet alleen maar over Duitsland. We kijken echt richting oost en zuid naar de mogelijkheden van samenwerking op al die terreinen. In de daily business is er heel strakke samenwerking tussen beide.

Ik ben het helemaal eens met het punt van de preventie. Het lijkt mij niet goed, tenzij je via de binnenvaart een goed alternatief hebt, om het transport naar het vrachtverkeer te verplaatsen. Dat levert per saldo geen veiligere situatie op. Om die reden inventariseren wij nu wat de mogelijkheden zijn, bijvoorbeeld door andere routes in te schakelen of door strakker op de routes te sturen. Hoe krijgen we als het ware de situatie nog meer im Griff? Ik las vanochtend weer in de krant dat iemand het allemaal onverantwoord vond. Wij hanteren sowieso de Europese veiligheidsregels voor bijvoorbeeld ammoniak. Voor allerlei andere extreem gevaarlijke stoffen hebben we nog een heel ander regime. Nederland houdt zich daaraan; we gaan daarmee niet over normen heen. We hebben een extra set maatregelen besproken met het parlement. De wijze waarop die wet in elkaar zit, hebt u met elkaar besproken en goedgekeurd. Daarin zit de huidige systematiek, inclusief dat je pas achteraf ziet wat er precies aan stoffen langs is gekomen. Laten we nu heel snel bekijken wat er aan de hand is en ook heel snel met handelingsperspectief komen. Ik ben het ermee eens dat preventie het beste is. We moeten het water niet naar een nog lagere put verschuiven, want daar schieten we niets mee op. Wat mij betreft, is dat de uitgangssituatie.

De voorzitter:

We zijn hiermee gekomen aan het eind van deze derde termijn. Er was in de procedurevergadering van de commissie voor Infrastructuur en Milieu keurig afgesproken dat we dat op deze manier zouden doen.

De Staatssecretaris heeft twee toezeggingen gedaan:

- De Staatssecretaris zal, op basis van een analyse van de Wet basisnet en de gesprekken die zij voert met de betrokken sectoren, na het zomerreces een brief sturen met daarin het pakket van maatregelen dat zij wil invoeren om de Wet basisnet te verbeteren en de stand van zaken dienaangaande.

- De Staatssecretaris zal eind 2016 de Kamer een brief sturen over de problematiek van trillingshinder rond het spoor en de maatregelen die zij in dat verband wil treffen.

In de tweede termijn van het algemeen overleg Spoor heeft het lid De Boer reeds een VAO aangevraagd. Dat VAO zal nog voor het zomerreces worden gepland.

Ik dank de Staatssecretaris en haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgden via internet, de bode, de stenograaf en de geachte woordvoerders.

Sluiting 11.39 uur.