

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 1095)

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inhoudsopgave**

Inleiding  
VVD-fractie  
D66-fractie  
CDA-fractie  
SP-fractie  
GroenLinks- en PvdA-fractie  
BBB-fractie

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie danken de Staatssecretaris voor het toezenden van de brief met haar visie op het spoorgoederenvervoer (hierna: de visie). Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de visie. Zij hebben daarbij nog enkele vragen. Zij geven te kennen dat hun waardering groot zou zijn als de Staatssecretaris de beantwoording de Kamer kan doen toekomen vóór het eerstvolgende commissiedebat Spoor, ondanks het ambitieuze tijdpad.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de visie. Zij kijken uit naar de hierin toegezegde brieven over het Minder Hinderpakket en de aanpak van onder andere trillingshinder. Deze leden hebben nog enkele vragen over de visie.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de visie van de Staatssecretaris ten aanzien van het spoorgoederenvervoer. Deze leden constateren dat een forse groei van het bestaande transport per spoor wordt beoogd. Dat gegeven roept bij deze leden veel vraagtekens en zorgen op. Deze zorgen worden gedeeld door veel inwoners en bestuurders van gemeenten langs de spoorgoederentracés.

De leden van de GroenLinks-fractie en de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de visie. Deze leden hebben op dit moment enkele vragen hierover.

Het lid van de fractie BBB heeft kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris betreffende de visie op 16 mei 2023. Het lid van de fractie BBB heeft enkele vragen.

### **VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie vragen zich af wat de criteria zijn voor een robuuste en ambitieuze visie op het spoorgoederenvervoer.

De leden van de VVD-fractie constateren dat het spoorgoederenvervoer een belangrijke bijdrage kan leveren aan het verduurzamen van het mobiliteitsnetwerk, de zogeheten «modal shift». Deze leden zijn benieuwd naar welke kansen er momenteel onbenut blijven voor meer (goederen)-vervoer over het spoor en wat er nodig is om deze kansen in de toekomst te verzilveren.

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat het spoorgoederenvervoer nauw verbonden is met andere mobiliteitssectoren, zoals de luchtvaart en de binnenvaart. Deze leden vragen zich af op welke manier het spoorgoederenvervoer kan profiteren van de sterktes van overige mobiliteitssec-

toren, op welke manier het spoorgoederenvervoer als verlengstuk kan gaan fungeren richting de toekomst en hoe deze sectoren beter geïntegreerd met elkaar kunnen worden, zodat de gehele mobiliteitsbehoefte van de reiziger meer centraal kan komen te staan.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een participatietraject zal worden opgestart om te komen tot een toekomstbeeld voor het spoorgoederenvervoer. Deze leden vragen zich af hoe dit participatietraject eruit zal komen te zien en welke organisaties en belanghebbenden hieraan deel zullen nemen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat voldoende draagvlak vanuit de sector essentieel is om de visie op het spoorgoederenvervoer uit te voeren. Deze leden vragen zich af hoe de visie is ontvangen door de spoorgoederensector en aan de Spoorgoederentafel. Ook vragen deze leden zich af of hier de benodigde draagvlak voor aanwezig is, en in welke mate er momenteel wordt samengewerkt met de sector en de Spoorgoederentafel om tot een concrete visie te komen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de doelen vanuit de Europese Commissie (EC) – die in de «Green Deal» worden vormgegeven – voor meer goederenvervoer per spoor een beslag doen op het huidige spoornetwerk. Deze leden zijn benieuwd naar in welke mate het huidige spoornetwerk in staat is om aan deze doelen te voldoen, in hoeverre er meer spoorcapaciteit nodig is en welke innovatieve maatregelen kunnen leiden tot een hogere capaciteit op het spoornetwerk. Ook zijn deze leden benieuwd naar in hoeverre de spoorgoederenvisie aansluit op de Green Deal en het herziene Trans-European Transport Network (TEN-T).

De leden van de VVD-fractie constateren dat circa 80 procent van het huidige spoornetwerk zal bereden worden door stille wagons. Deze leden lezen ook dat dit naar verwachting 94 procent zal bedragen in 2025. Deze leden vragen zich af wat er moet gebeuren om de resterende zes procent van het materiaal tevens «stil» te maken en op welke termijn dit kan worden gerealiseerd.

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat samenwerking met België en Duitsland bijdraagt aan een sterkere positie van het spoorgoederenvervoer. Deze leden zijn benieuwd naar in hoeverre de Duitse strategie voor het spoorgoederenvervoer een leidraad vormt voor de Nederlandse strategie. Deze leden zijn ook benieuwd naar welke concrete maatregelen gaan bijdragen aan het versterken van de (internationale) concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer om zo meer goederenvervoer via het spoor te stimuleren.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af in hoeverre de Ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) betrokken zijn bij de totstandkoming van deze visie en wat hun rol zal zijn in de uitvoering hiervan.

De leden van de VVD-fractie constateren dat een robuuste en ambitieuze visie een gebalanceerde kostenanalyse vergt als fundament voor een goede uitvoering. Deze leden zijn benieuwd naar welke financiële maatregelen voor zowel de korte als langere termijn voortkomen uit de visie op het spoorgoederenvervoer. Deze leden vragen zich ook af welke maatregelen er zullen worden getroffen om de kosten van het gebruik van het spoornetwerk te verlagen ten behoeve van een gezonde concurrentiepositie en realisatie van de modal shift.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af wat de status is van uitvoering van de motie Minhas c.s. (Kamerstuk 36 200, nr. 48), de motie Minhas – Van Ginneken (Kamerstuk 36 200, nr. 47) en de motie Minhas – Van der Molen (Kamerstuk 29 984, nr. 998).

De leden van de VVD-fractie stellen dat een concrete visie op het spoorgoederenvervoer de nodige tijd zal vergen. Deze leden vragen zich af hoe zich dit verhoudt tot de aanpak van andere grote spoordossiers zoals European Rail Traffic Management System (ERTMS), een toekomstvast Basisnet en leefomgevings-investeringen.

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat er een grote opgave ligt op grond van de TEN-T-verordening. Deze leden zijn benieuwd naar het plan van aanpak om tijdig te voldoen aan de TEN-T-voorschriften, ook na herziening van het TEN-T-netwerk met de aangescherpte tijdshorizon.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar hoe de groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk gemaakt zal worden. Deze leden vragen zich ook af welke aanpassingen aan het spoor zullen worden gedaan om deze groei te faciliteren. Deze leden vragen of deze groei gekwantificeerd kan worden en welke concrete percentages hieruit voortkomen. Deze leden vragen zich af hoe de groei van het spoorgoederenvervoer zich verhoudt tot de afname van overlast voor de leefomgeving (pijler 2).

De leden van de VVD-fractie lezen dat met name voor woningbouw rond het spoor het van belang is dat ook medeoverheden en marktpartijen zorgdragen voor maatregelen, zodat er bij nieuwbouw rekening gehouden wordt met de geluidseffecten die onlosmakelijk verbonden zijn aan wonen in de nabijheid van het spoor. Deze leden vragen zich af in hoeverre deze aanpak al van toepassing is op de 14 verstedelijkingsgebieden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris het van belang vindt een sterke, innovatieve, duurzame en veilige sector te ontwikkelen door concurrentie. Deze leden vragen zich af hoe dit gestimuleerd zal worden.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of het klopt dat de tarieven voor het spoorgebruik wederom worden verhoogd (met 10,5 procent). Indien dat klopt, vragen deze leden zich af hoe dit zich verhoudt tot de verhoging van de tarieven van de Duitse federale spoorbeheerder en de motie Minhas – Van Ginneken (Kamerstuknr. 29 984, nr. 968) ten behoeve van een gelijkjer marktspeelveld voor het spoorgoederenvervoer.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de Betuweroute volledig operationeel zal zijn na 2026, gezien de langdurige «derdespoor omleidingen» over de Brabant- en Bentheimroute.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af welke waarde van de begrippen «Planet, People en Profit» het belangrijkste is en waaruit dit blijkt.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar wat er wordt verstaan onder een goede balans tussen de leefomgeving en het spoorgoederenvervoer.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de «Handreiking nieuwbouw en spoortrillingen» eisen stelt aan nieuwbouw van gebouwen langs het spoor. Deze leden vragen zich af of er ook een handleiding zal komen voor bestaande bouw. Deze leden zijn tevens benieuwd naar wie verantwoor-

delijk zal zijn voor de kosten van eventuele voorschriften voor zeer veilige woningen vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen.

## **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris schrijft dat zij verwacht dat, volgens de integrale mobiliteitsanalyse (IMA), het goederenvervoer per spoor groeit naar 60 tot 77 miljoen ton omstreeks 2050. De EC stelt daarnaast ambities vast voor 2030. Kan de Staatssecretaris dit ruwweg vertalen naar het aantal goederentreinen dat dan zal rijden? Is zij bekend met de Guidehouse-studie («Analyse voor Programma Verduurzaming Industrie») die is uitgevoerd in opdracht van de Minister van EZK? Tot welke nieuwe inzichten leidt deze studie voor het spoorgoederenvervoer? Is er sprake van een grotere vraag naar of wijziging in het vervoerde aantal goederen? Kan de Staatssecretaris ingaan op de effecten voor de veiligheid, bijvoorbeeld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als ammoniak alsook de leefbaarheid?

### *Pijler 1. Planet: Spoor als duurzaam alternatief*

De leden van de D66-fractie lezen over het vervoer van ammoniak als dragende stof voor waterstof per spoor. Deze leden vragen in hoeverre de Staatssecretaris is aangesloten bij de besluitvorming rond de waterstofinfrastructuur van het Ministerie van EZK? Is het vervoer van ammoniak per spoor vooral voorzien voor geïmporteerde waterstof die reeds is verbonden met ammoniak? Of is dit voorzien voor locaties waar dit in Nederland gebeurt? Wat betekent dat concreet voor de spoorinfrastructuur van onze havens? Kan de Staatssecretaris hier per zeehaven op ingaan, en waar nodig ook voor andere locaties? Kan de Staatssecretaris een ruwe inschatting geven van de verdeling van het vervoer van waterstof/ammoniak per spoor enerzijds, en buisleidingen anderzijds voor 2030 en daarna?

### *Pijler 2. People: een goede leefomgeving langs het spoor*

De leden van de D66-fractie lezen over de Europese keuringseisen voor geluidsproductie van nieuwe wagons uit 2005. Zijn deze normen, bijna twintig jaar oud, nog toereikend? Leidt de publicatie van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2018 «*WHO environmental Noise Guidelines for the European Region*» tot nieuwe inzichten hierover? Is de Staatssecretaris voornemens zich in te zetten voor een herziening van deze eisen in Brussel? Kan de Staatssecretaris ingaan op de redenen om niet alle spoorgoederen-trajecten tot «*quieter routes*» te verklaren? Kan de Staatssecretaris nader specificeren wat voor maatregelen zijn opgenomen in de aanpak van woningen met hoge geluidbelastingen? Waarom duurt de realisatie hiervan zeven jaar en is een versnelling mogelijk? Is er sprake van overschrijdingen van geluidsnormen in deze gevallen? De Staatssecretaris schrijft dat zij het belangrijk vindt dat er bij nieuwbouw rekening wordt gehouden met milieueffecten, maar dat het zorgdragen voor die maatregelen vooral bij medeoverheden en de marktpartijen ligt. Ziet zij hier heil in landelijke afspraken, bijvoorbeeld via het bouwbesluit? Kan de Staatssecretaris ingaan op hoe het Meerjarenprogramma Geluidsanering rekening houdt met de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer en daarmee gepaarde overlast? Kan de Staatssecretaris concreet ingaan op de beoogde planning en processtappen voor het wettelijk kader met normstelling voor trillingshinder en de ontwikkeling van het Robuuste Basisnet? Valt een normstelling voor lawaaiige treinstellen hier ook onder? Welke rol spelen het ongelijkvloers maken van overwegen in de aanpak van trillingshinder? Over veiligheid schrijft de Staatssecretaris dat zij werkt aan afspraken met marktpartijen zoals het «*warme boiling liquid*

expanding vapour explosion» (BLEVE)-convenant. Zet zij in op een vervolg hiervan, gezien dit convenant op 1 januari 2022 is afgelopen?

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris nader te specificeren welke geïdentificeerde maatregelen zij verwacht dat marktpartijen implementeren in het kader van de veiligheid en hoe zij hierop wenst te handhaven.

### *Pijler 3. Profit: spoor nodig voor inkomen en werkgelegenheid*

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris zich de terechte vraag stelt of Nederland wel voldoende verdient aan het uitsluitend doorvoeren van (onbewerkte) goederen. Is de Staatssecretaris van plan in de definitieve visie hier een duidelijk onderbouwd antwoord op te geven? Deze leden vragen zich af, ook in antwoord op de «lokale lasten, collectieve lusten», in hoeverre regionale overslag en multimodale terminals daar een uitkomst in kunnen bieden, bijvoorbeeld zoals in Zoeterwoude al gebeurt? Vindt de Staatssecretaris dat zij een rol heeft in het aanjagen hiervan en zo ja, hoe doet zij dat? Hoe ondersteunt zij de ontwikkeling van dit soort terminals? Kan de Staatssecretaris concreet ingaan op de manieren waarop zij digitalisering in de sector aanmoedigt? Vindt zij dat ze een verantwoordelijkheid heeft in het faciliteren van digitale platforms waar bijvoorbeeld verladers kunnen zien tegen welke prijs, tijd en uitstoot zij hun goederen kunnen vervoeren? Kan zij hierover advies uitbrengen? Bestaan dergelijke platforms al? Is de Staatssecretaris het eens met deze leden dat het op orde brengen van een het basiskwaliteitsniveau voor de spoor(goederen)wegen van groot belang is voor de modal shift? Wanneer denkt zij dit basiskwaliteitsniveau te kunnen realiseren? Welke doelstellingen spreekt zij bijvoorbeeld af met ProRail ten aanzien van het aantal storingen? Kan de Staatssecretaris ingaan op welke trajecten er nu met 740 meter treinen gereden kan worden en wat de verdere planning van de uitrol van deze mogelijkheid nu is? Welke maximumsnelheid geldt nu voor goederentreinen, wat zijn de voor- en nadelen van het verhogen van deze snelheid en hoe is dat geregeld?

De leden van de D66-fractie begrijpen dat goederentreinen op dit moment worden belast voor verblijftijd in gevallen dat zij voorrang moeten verlenen aan personenvervoer. Vindt de Staatssecretaris dat billijk? In welke wet- en regelgeving is dit geregeld?

De leden van de D66-fractie vragen zich af of de Staatssecretaris betrokken is bij de trajecten van het Ministerie van EZK, zoals het Nationaal Programma Energie Systeem (NPE) of het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie (NPVI)? Immers, het vraagstuk over waar bedrijven zich moeten vestigen en dus waar nieuwe energievoorzieningen moeten zijn, zoals buizen voor waterstof of elektriciteitskabels, heeft ook impact op het Nederlandse vervoersysteem. Ziet zij hier ook een verantwoordelijkheid in voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en haarzelf? Wanneer kan de Kamer meer verwachten over de eventuele herziening van de prioriteringsregels voor de capaciteit op het spoor? Is de inzet van de Staatssecretaris bijvoorbeeld om elektrolyse zo veel mogelijk bij industriële clusters te laten plaatsvinden (en dus in te zetten op het beschikbaar stellen van groene stroom naar deze clusters) om zo transport van ammoniak terug te dringen? Maakt de Staatssecretaris hierover afspraken met bedrijven?

De leden van de D66-fractie lezen over de dilemma's rond de concurrentiepositie van het goederenvervoer van spoor. Deze leden vragen of de Staatssecretaris een beeld heeft van de concurrentiepositie van spoorgoederenvervoerders in andere Europese landen. Zijn er landen waar de

spoorgoederensector beter kan concurreren, of juist minder, met goederenvervoer over water of weg? Welke landen zijn dat? Waar komt dat door? Reflecteert zich dat in het percentage van goederen dat via spoor wordt vervoerd in vergelijking met Nederland? Indien er geen cijfers over bekend zijn, kan de Staatssecretaris dit in beeld brengen? Kan de Staatssecretaris reflecteren op zorgen uit de spoorgoederensector dat Nederland een andere versie van het ERTMS implementeert dan omliggende landen? Welke impact heeft dit op de sector? Welke stappen kan de Staatssecretaris zetten om de interoperabiliteit te verbeteren? Kan de Staatssecretaris naast een overzicht van de belangrijkste subsidiemaatregelen, ook een overzicht aan de Kamer doen toekomen over de verschillende vergoedingen en kosten die worden doorberekend aan de sector, bijvoorbeeld voor gebruik en de uitrol van ERTMS? En kan de Staatssecretaris een vergelijking opnemen van deze cijfers met die van omliggende landen, waaronder minimaal België en Duitsland?

De leden van de D66-fractie vinden dat de Staatssecretaris nog onduidelijk is over het participatieproces. Waarom wordt daar nu pas mee gestart? Waarom duurt dat zoveel maanden? Wat bedoelt zij concreet met het «nog wegen en zal ik betrekken bij de verdere inrichting van het participatieproces» van het participatieplatform? Komt zij terug op haar eerdere toezegging een dergelijk platform in te stellen? Zij schrijft dit te betrekken met de herijking van de goederenvervoeragenda. Wat is de tijdlijn hiervan?

#### *Advies Platform Spoorgoederenvervoer APPM*

De leden van de D66-fractie constateren dat naar aanleiding van het «Actieplan Leefbaar Spoor bij Goederenvervoer» is gekeken naar een vast overlegorgaan. In de Kamerbrief lijkt de Staatssecretaris ruimte te houden om hier invulling aan te geven middels het komende participatieproces. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat zij vasthoudt aan haar eerdere toezegging een vast overlegplatform in te stellen? Deze leden lezen over het uitgangspunt: «er zijn veel verschillende gremia, het streven is om geen nieuwe overlegstructuren toe te voegen (onoverzichtelijk).» Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat dit ook opgelost kan worden door een nieuw platform op te richten en andere overleggen te schrappen of samen te voegen? Of is zij voornemens omwonenden structureel aan te laten schuiven bij een bestaand overleg? Onderkent zij het belang van een dialoog tussen alle betrokkenen, bij voorkeur onder leiding van een onafhankelijke voorzitter? Wat vindt de Staatssecretaris van het idee om een toekomstig platform juridisch te borgen in de herziening van de spoorwegwet? Of minstens, de verplichting van de Staatssecretaris om het nieuw in te richten platform te consulteren bij besluitvorming rond over capaciteit en/of hinder(beperking)? Welke elementen uit het advies spreken de Staatssecretaris meer en minder aan?

Tijdens het commissiedebat Goederenvervoer van 13 april 2023 sprak de Staatssecretaris uit, naar aanleiding van vragen van D66, dat het platform er op korte termijn zou komen. Kan de Staatssecretaris inmiddels een concrete datum geven voor de lancering en kan zij aangeven welke concrete inrichtingskeuze zij gemaakt heeft?

De leden van de D66-fractie lezen in het APPM-adviesrapport dat blijkt uit cijfers van 2013 dat 269.400 direct omwonenden (20 procent van 1.347.000 bewoners van 16 jaar en ouder binnen 300 meter afstand van het spoor) ernstige hinder ondervinden als gevolg van treinverkeer. Is de Staatssecretaris op de hoogte van de herhaalmeting door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in 2019, waarin vastgesteld werd dat 40 procent van de omwonenden ernstige hinder ervaart en 32 procent

ernstige slaapverstoring ervaart door specifiek goederentreinen? Kan de Staatssecretaris bevestigen en aangeven om hoeveel mensen dat dan gaat? Op welke manier is de Staatssecretaris van plan te zorgen dat ook de bewonersvertegenwoordiging een zo representatief mogelijk karakter heeft, bijvoorbeeld naar leeftijd en regio?

#### *Internationale corridors*

De leden van de D66-fractie lezen dat het grootste deel van het spoorgoederenvervoer plaatsvindt richting Duitsland. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij Duitsland betreft bij het uitwerken van de toekomstvisie? Hanteert zij daarbij een corridoraanpak, dat wil zeggen, neemt zij de lange grensoverschrijdende routes daarbij als uitgangspunt? Kan de Staatssecretaris aangeven hoe huidige en voorgenomen Duitse beleid rondom spoorgoederenvervoer haar eigen keuzes beperkt of stuurt? Op welke thema's liggen de grootste verschillen in visie en belang tussen Nederland en Duitsland? Hoe reflecteert de Staatssecretaris hierop in het geval van België?

#### **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie zijn verbaasd over het feit dat er geen verband wordt gelegd in de visie tussen de broodnodige Europese havenstrategie en het spoorgoederenvervoer. Deze leden verwachten hier een stevige verdieping en uitwerking. In de ogen van deze leden zou het goed zijn om over deze relatie contact op te nemen met partners in de Europese Unie (EU), aangezien daar aan een dergelijke strategie wordt gewerkt.

Met betrekking tot het Robuust Basisnetwerk Spoor horen de leden van de CDA-fractie graag meer over de voortgang, het tijdspad en de verwachte datum van inwerkingtreding. Deze leden horen ook graag op welke elementen dit anders zal zijn dan het huidige Basisnet. Het gaat hier niet zozeer om algemene uitgangspunten, maar vooral om de uitwerking van die uitgangspunten.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar hoe vanuit de visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer gekeken wordt naar de veiligheid van het spoor, in relatie tot de impact die de natuur heeft en dieren hebben op het spoorgoederenvervoer. De problematiek van dassenburchten is bekend en deze leden horen graag hoe zowel op de korte, als lange termijn, met de impact van natuur en dieren op spoorgoederenvervoer wordt omgegaan. Deze leden zien het liefst dat ProRail zo snel mogelijk een generieke ontheffing krijgt voor het verwijderen van dassenburchten. Deze leden vragen naar de status van het proces om tot een dergelijke ontheffing te komen.

De leden van de CDA-fractie zien graag een verdere uitwerking en visievorming als het gaat om de relatie en wisselwerking tussen buisleidingen enerzijds en spoorgoederenvervoer anderzijds. Het liefst zien zij per jaar of per tijdsperiode tabellen welke goederen en stoffen via buisleidingen en welke via spoorgoederenvervoer vervoerd zullen worden en om welke hoeveelheden het zal gaan. Uiteraard zal het hier gaan om schattingen, maar dergelijke schattingen, uitgesplitst naar het vervoer van deze verschillende goederen en stoffen over de korte en langere termijn van bijvoorbeeld de komende dertig of vijftig jaar, bieden inzicht in welke kant dit vervoer opgaat.



## **SP-fractie**

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat het Nederlandse spoor reeds zeer druk wordt bereden. Nu al ervaren inwoners die binnen een straal van 500 meter van het spoor wonen grote hinder. Deze leden hebben hiervan veel voorbeelden mogen ontvangen, waarvan enkele met zeer ernstige impact op het welzijn en wooncomfort. Geluidshinder, (nachtelijke) trillingen, slaapverstoring, schade aan woningen of bedrijfspanden en verkeersopstoppingen door gesloten overwegen zijn veelgenoemde voorbeelden die door bewoners worden aangehaald. Daarnaast zijn er onder bewoners grote zorgen over de geplande toename van transporten met gevaarlijke stoffen als ammoniak die dwars door woonwijken zullen worden vervoerd.

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat het visiedocument van de Staatssecretaris onvoldoende tegemoetkomt aan de nadelen en risico's die kleven aan ongebreidelde groei van het goederenvervoer per spoor. Deze leden achten het oplossen van de huidige problemen noodzakelijk, voordat wordt overgegaan tot het toestaan van groei in volume en frequentie.

De leden van de SP-fractie vragen aan de Staatssecretaris om nauwkeuriger in kaart te brengen hoe sterk de groei van vrachtttransporten naar verwachting zal toenemen op de drukst bereden tracés. Is zij bereid om het aantal te verwachte goederentreinen, inclusief tonnages en het aantal wagons, gedetailleerder uit te werken en deze informatie te delen met de bewoners die zij de komende tijd gaat spreken? En is zij bereid om het door haar aangekondigde participatietraject op dezelfde wijze vorm te geven als is gebeurd bij de burgerraadpleging omtrent de plannen voor de aanleg van de Lelylijn? En hoe en wanneer wordt gestart met het aangekondigde Platform Omwonenden? Deze leden vragen voorts of de Staatssecretaris bereid is om een onderzoek in te stellen waarin alternatieven voor de toename van goederenvervoer over het spoor nader worden geïnventariseerd en uitgewerkt.

De leden van de SP-fractie lezen in het visiedocument dat de Staatssecretaris, vanwege internationale verdragsverplichtingen en het belang van de Nederlandse concurrentiepositie, beperkte invloed heeft op de hoeveelheid goederen die door ons land worden vervoerd. Deze leden trekken dat in twijfel. Kan de Staatssecretaris bijvoorbeeld niet kiezen voor een tijdelijk quotum waarnaar vrachtttransporteurs moeten handelen? Valt de omvang van de import niet te reguleren door verdere groei van overslaghavens aan banden te leggen? Moet niet eerst de infrastructuur met buisleidingen worden voltooid, voordat verdere groei wordt toegestaan? En indien de aanleg van meer buisleidingen haalbaar is, hoe lang zou dit duren? Kan de modal shift regeling, die verladers beloont voor het vervoer van goederen per binnenvaartschip, niet worden uitgebreid? Kan er worden gestuurd op de aard van de vervoerde goederen door het transport van hoogwaardige technische goederen te stimuleren en het transport van bulkgoederen, goederen voor export en gevaarlijke ladingen te ontmoedigen? Kunnen verladers bij toenemende vervoersomzet meer bijdragen aan het borgen van een veilige en prettige leefomgeving door mee te betalen aan pakketten als Minder Hinder? Welke mogelijkheden biedt gedwongen routing van gevaarlijke stoffen? Kan toename van goederenvervoer per spoor worden geremd door te sturen op verhoging van de gebruiksvergoeding?

De leden van de SP-fractie zijn verder benieuwd naar welke lessen er zijn getrokken uit de eerder gesloten convenanten ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wat is de huidige voortgang van de convenanten

omtrent ammoniak en chloor en hoe zou de opgedane ervaring opnieuw kunnen worden toegepast om het aantal transporten met explosieve ladingen door woonwijken te beperken? Is de Staatssecretaris nog in gesprek met de gemeenten langs de goederenroutes die meermaals hun zorgen hebben geuit omtrent de veiligheid van hun inwoners en de in de knel komende bouwambities aan het spoor? Zo ja, hoe verlopen deze gesprekken?

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van de Staatssecretaris verder dat de prioritering van personenvervoer versus goederenvervoer mogelijk op de schop gaat. Het zou voor deze leden volstrekt onacceptabel zijn als het openbaar vervoer zou moeten afschalen omwille van het mogelijk maken van grotere economische winsten van transporteurs. Deze leden vragen een nadere motivering omtrent nut en noodzaak op dit punt.

### **GroenLinks- en PvdA-fracties**

De leden van de GroenLinks-fractie en de PvdA-fractie lezen dat de Staatssecretaris schrijft dat dit een visie is en dat dit later verder wordt uitgewerkt. Kan hier een concreet tijdspad voor gegeven worden, met daarbij ook aangegeven welke wetten hiervoor op welke manier gewijzigd moeten worden? Tevens zijn deze leden benieuwd naar welke infrastructuurle maatregelen er volgens de Staatssecretaris de komende periode moeten worden genomen.

De leden van de GroenLinks-fractie en de PvdA-fractie hechten veel waarde aan investeren in spoorvervoer. Hiervoor is ook investeren in de infrastructuur noodzakelijk. Kan de Staatssecretaris hierbij ook aangeven hoe de (toekomstige) ruimte op het spoor precies verdeeld wordt tussen reizigers- en goederenvervoer? Waar ziet de Staatssecretaris precies de knelpunten, zowel qua capaciteit als qua veiligheid op het spoor, en kan met een tijdspad aangegeven worden hoe deze knelpunten worden aangepakt en hoe de financiële middelen hiervoor worden georganiseerd? Hoe verloopt hierbij het overleg met Duitsland en België voor wat betreft de knelpunten rondom grensoverschrijdend spoorvervoer? Kan de Staatssecretaris dit alles in een overzichtelijk schema weergegeven?

De leden van de GroenLinks-fractie en de PvdA-fractie hechten veel waarde aan een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving waardoor bewoners langs spoorroutes zo min mogelijk overlast ervaren. Kan de Staatssecretaris in dit kader aangeven wat het tijdspad is voor het wettelijk kader ten aanzien van de normstelling voor trillingshinder? Voorts vragen deze leden op dit punt naar de verhoudingen tussen Rijksoverheid en decentrale overheden. Wat is de visie van de Staatssecretaris ten aanzien van het oplossen van ruimtelijke knelpunten en de overlast voor omwonenden? Nu is er regelmatig discussie over bijvoorbeeld veiligheidsvraagstukken en is het niet altijd duidelijk hoe de precieze afwegingen worden gemaakt. Deelt de Staatssecretaris dat er heldere kaders moeten zijn voor leefomgevingsvraagstukken, zodat het helder is op basis van welke criteria besluiten hierover plaatsvinden? De Staatssecretaris heeft de ambitie om het veiligheidsniveau zo te behouden en verder te verbeteren. Hoe gaat de Staatssecretaris het veiligheidsniveau bepalen als het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen toeneemt? Tot slot vragen deze leden zich op dit punt nog af hoe het Minder Hinder-pakket nu uitgevoerd wordt en wanneer de omleidingen, waar bewoners hinder van ondervinden, stoppen.

## **BBB-fractie**

Het lid van de BBB-fractie leest in de brief dat de Staatssecretaris een zorgvuldig participatietraject gaat starten, waarin de Staatssecretaris samen met belanghebbenden gaat toewerken naar een toekomstbeeld voor het spoorgoederenvervoer. Kan de Staatssecretaris ons meenemen in hoe het participatietraject eruit gaat zien? Hoe wordt het ingericht? Wordt het laagdrempelig zodat omwonenden en bedrijven gemakkelijk mee kunnen doen? En hoe zal de input terug gaan komen in de visie?

Ook leest het lid van de BBB-fractie in de brief en in het coalitieakkoord dat het aantal tonnen dat over spoor vervoerd gaat worden zal toenemen. Dit zal betekenen dat ons spoor drukker en meer belast zal gaan worden, waardoor er meer onderhoud nodig zal zijn. In hoeverre wordt hier rekening mee gehouden? Is het haalbaar? En welke rol speelt ProRail in deze ambities? Uiteindelijk moet ons (liggende) spoor het wel aankunnen en moet een intensivering van onderhoud wel mogelijk zijn.

Ook heeft het lid van de BBB-fractie een vraag over trillingen. De Staatssecretaris werkt aan een wettelijk kader met normstellingen voor trillinghinder. Ook werkt ProRail met partners aan een innovatieagenda en wordt er op verschillende manieren geëxperimenteerd om trillinghinder te voorkomen. Dit lid mist hierin echter wel de rol van de vervoerders op het spoor. In hoeverre worden de spoor(goederen)vervoerders aangespoord om treinen te laten rijden die zo min mogelijk trillingen veroorzaken en in hoeverre speelt de overheid hierin een rol of zou de overheid hier een verdere rol in moeten spelen?