

Ter Horst

De heer **Heemelaar** (GroenLinks): Ik heb nog even naar mijn motie op stuk nr. 26 gekeken en ik heb een kleine wijziging waarop ik graag de reactie van de minister wil. In de derde overweging heb ik een taalkundige wijziging aangebracht. Ik heb daarin de woorden "die" en "kan gaan" toegevoegd, zodat de tekst nu luidt: "overwegende dat dit kan leiden tot een sterke centralisering van bevoegdheden van de korpsbeheerder die ten koste kan gaan van de democratische controle en beleidsbevoegdheden van gemeenteraden in de veiligheidsregio".

De **voorzitter**: Verandert hiermee het oordeel van de minister?

Minister **Ter Horst**: Door deze wijziging is de motie verbeterd en ik heb al gezegd dat ik gezien het dictum geen bezwaar heb tegen de motie.

De **voorzitter**: Mijnheer Heemelaar, wij zien uw gewijzigde motie tegemoet. Ik dank de minister voor haar antwoorden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De motie Heemelaar (31117, nr. 26) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Wet veiligheidsregio's voorziet in een versterking van de rol van de voorzitter van het bestuur van de veiligheidsregio;

overwegende dat de korpsbeheerder van een veiligheidsregio als voorzitter van het bestuur is aangewezen;

overwegende dat dit kan leiden tot een sterke centralisering van bevoegdheden van de korpsbeheerder die ten koste kan gaan van de democratische controle- en beleidsbevoegdheden van gemeenteraden in de veiligheidsregio;

overwegende dat de minister heeft toegezegd om in dit verband goede praktijkvoorbeelden te verzamelen;

verzoekt de regering om deze goede praktijkvoorbeelden en eventuele daarop gebaseerde adviezen aan gemeenteraden naar de Kamer te sturen en deze te betrekken in de toegezegde evaluatie van de Wet veiligheidsregio's,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening van deze gewijzigde motie voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (31117).

Naar ik aanneem, zullen de stemmingen over het wetsvoorstel, de moties en de amendementen morgen plaatsvinden.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening over een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (30373, nr. 32).**

De **voorzitter**: Ik heet de minister van harte welkom. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Van Gent en ik wijs erop dat wij vandaag het kerstregime hanteren. Dat betekent alleen het voordragen van de moties zonder nadere versierselen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Dat wist ik niet. Wanneer is dat afgesproken?

De **voorzitter**: Dat is gisteren bij de regeling van werkzaamheden aangekondigd.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Met alle respect, dit is geen VAO. Dit is een debat.

De **voorzitter**: Ik heb voor mij staan dat dit een VAO is.

De heer **Van der Ham** (D66): Excuses, ik dacht dat wij al bij de kilometerheffing waren.

De **voorzitter**: U zit in het verkeerde programma.

De heer **Van der Ham** (D66): Mooie ketting hebt u overigens.

De **voorzitter**: Mooie ketting hè?
Het woord is aan mevrouw Van Gent.

De beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sta hier namens mijn collega Kees Vendrik. Ik had natuurlijk een vlammend betoog voorbereid, maar dat kan ik niet houden vanwege het kerstregime. Dan zal ik nu maar proberen mijn motie vlammend voor te dragen. Ik doe mijn best, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen een substantiële bijdrage kan leveren aan het verminderen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, met name langs de Brabantroute;

constaterende dat de minister van Verkeer en Waterstaat in gesprek is met het bedrijfsleven om zo veel mogelijk goederentreinen die over het Nederlandse spoor rijden warme BLEVE-vrij samen te stellen;

constaterende dat in het recentelijk met DSM afgesloten

Van Gent

ammoniakconvenant een inspanningsverplichting voor DSM is opgenomen treinen, met DSM-producten warme BLEVE-vrij samen te stellen, met name langs de Brabantroute;

voorts constaterende dat herroutering een andere belangrijke maatregel is om de veiligheid langs het spoor te bevorderen;

roept de regering op, zich maximaal in te spannen om tot concrete afspraken met het bedrijfsleven te komen over BLEVE-vrij rijden en maatregelen om herroutering te bevorderen nadrukkelijk als alternatief achter de hand te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Roefs en Poppe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (30373).

Dan heb ik nu de heer Cramer op mijn lijstje staan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is dan fout, voorzitter.

De **voorzitter**: Dat is fout. Dan is het woord aan de heer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. Omdat wij vanavond een kerstdiner van u aangeboden krijgen, lees ik alleen de motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- vervoer van gevaarlijke stoffen in zowel bulk als in stukgoedtransporten plaatsvindt;
- bij vervoer in stukgoed gevaarlijke stoffen gemengd vervoerd kunnen worden samen met andere producten;
- deze vorm van vervoer van gevaarlijke stoffen vaak niet als zodanig herkenbaar is;
- ook de verplichte ADN- en ADR-tekens voor bulkvervoer voor omwonenden en medeweggebruikers niet zonder meer duidelijk zijn;

van mening dat alle transporten met gevaarlijke stoffen, zowel in bulk als bij gemengde stukgoedtransporten waaronder containers, herkenbaar moeten zijn, zowel voor de hulpverleners bij ongevallen als voor omwonenden en medeweggebruikers;

overwegende dat:

- voor zowel de bulktransporten met de reeds verplichte ADN- en ADR-tekens als voor de gemengde stukgoedtransporten, vervoer van gevaarlijke stoffen duidelijker kenbaar gemaakt kan worden voor omwonenden en medeweggebruikers door het verplichten van een duidelijk herkenningsteken;

- dit herkenningsteken, zoals met de ADN- en ADR-tekens al het geval is, weggenomen of onherkenbaar gemaakt kan worden indien geen gevaarlijke stoffen vervoerd worden;
- ook andere EU-lidstaten bijzondere voorwaarden stellen aan vervoer over de weg;

verzoekt de regering, maatregelen te nemen zodat alle transport van gevaarlijke stoffen voor zowel bulk als voor gemengde stukgoedtransporten door Nederland ook worden voorzien van een eenduidig duidelijk herkenningsteken waarmee voor omwonenden, hulpverleners en medeweggebruikers direct duidelijk is dat er gevaarlijke stoffen vervoerd worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (30373).

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Ik sta geen interrupties toe vanwege het kerstregime.

De heer **Poppe** (SP): Dat is het kerstregime. Ja, vanavond smikkelen.

De **voorzitter**: Dat is de kern van de afspraak. Het is niet anders. Ik merk dat u trek hebt, mijnheer Poppe, maar ik kan er weinig aan doen.

Dan is het woord aan de heer Van Heugten om zijn motie in te dienen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Normaal worden mensen gelukkig gemaakt met Kerstmis, maar ik geloof niet dat wij altijd even gelukkig zijn met het kerstregime.

Ik dien twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat gemeenten geen bouweisen kunnen opleggen anders dan in het Bouwbesluit vastgelegd;

verzoekt de regering, vóór de finale vaststelling van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen de Kamer te informeren hoe en wanneer gemeenten zo nodig aanvullende bouweisen kunnen opleggen in veiligheidszones of in plasbrandaandachtsgebieden om veiligheidsrisico's langs infrastructuur tot een aanvaardbaar niveau te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden

Van Heugten

Van Heugten en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (30373).

De heer **Van Heugten** (CDA): Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het nog vast te stellen Besluit transportroutes externe veiligheid regels worden opgenomen voor ruimtelijke besluiten in de directe omgeving van de hoofdinfrastructuur;

verzoekt de regering, de Kamer vóór de vaststelling van het Besluit transportroutes externe veiligheid nader te informeren over welke consequenties uit de invoering van dit besluit voortvloeien, met name welke ruimtelijke plannen hierdoor niet door kunnen gaan, welke saneringen nodig zijn en wat dat gaat kosten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heugten en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (30373).

□

Minister **Eurlings**: Mevrouw de voorzitter. Ik dank de leden voor hun bijdrage aan dit overleg dat een vervolg is op de discussie die wij op 19 maart jongstleden hebben gevoerd. De motie die is ingediend door mevrouw Van Gent, mede namens mevrouw Roefs, heeft tijdens dat debat geleid tot een nadrukkelijke gedachte-wisseling met de heer Vendrik. Wij zijn allen dezer dagen in gedachten vaak bij hem. Mevrouw Van Gent vervangt de heer Vendrik en volgt daarbij dezelfde lijn. Ik zie deze motie als een ondersteuning van beleid. Ik heb dat op 19 maart ook tegen de heer Vendrik gezegd. In die zin verwelkom ik deze motie positief. Ik zal mij maximaal inspannen om tot afspraken met het bedrijfsleven te komen om het BLEVE-vrij rijden en herrouteren te bevorderen als alternatief. Ik zal in die zin opereren. Mijn complimenten voor mevrouw Van Gent die, ondanks het feit dat zij de heer Vendrik vervangt, meteen de uitspraak van het woord warme BLEVE-vrij rijden onder de knie had. Ik zeg uit eigen ervaring dat dit niet iedereen is gegeven.

De tweede motie is van de heer Poppe. Ik vind zijn punt heel sympathiek. Ik heb dit ook eerder in het debat gezegd. Hij verdient complimenten voor zijn jarenlange inspanningen om het gevaarlijk transport minder gevaarlijk te maken. Hij verdient daarvoor onze lof.

Het probleem wat ik met deze op zichzelf sympathieke motie heb, is dat het weinig zin heeft om alleen voor Nederland een bebording te ontwerpen, gelet op het internationale karakter van het spoorvervoer, want bijna al die transporten zijn internationaal. Die borden moeten dan bij de grens misschien weer worden verwijderd en

anderzijds moet transport uit het buitenland worden opgehouden om daar borden op te hangen. Dit is een moeilijk begaanbare weg.

Ik heb mij in lijn met de wens van de heer Poppe in Europa sterk gemaakt voor een oranje signalisatie van de gevaarlijke transporten door heel Europa. Het was toen rond de tijd van het voetbalkampioenschap en ik heb nog gekscherend gezegd dat het ook een afgeleid positief effect zou hebben als die oranje treinen gaan rijden. Het is mij echter niet gelukt.

Ik wil bij gelegenheid blijven proberen om hier alsnog toe te komen, maar zo lang dit niet lukt, heeft het weinig zin om in het kleine Nederland een nieuw soort borden te ontwerpen en te hanteren, want dit leidt in het grensoverschrijdend verkeer tot veel problemen. Wij hebben de ANDR, wij hebben de RDR. Ik zeg toe dat ik zal blijven kijken of er in de toekomst nog een mogelijkheid is om hier alsnog iets voor te doen in Europees verband, want ik zie het belang van dit punt. Zo lang ik dit echter niet bereik, lijkt het mij geen goede achtervangoptie om in Nederland dit soort dingen te doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, u mag alleen een vraag stellen als u het antwoord van de minister niet begrijpt.

De heer **Poppe** (SP): Ja, voorzitter, ik begrijp niet waarom het niet zou kunnen. In de motie staat dat ook in andere lidstaten voor vervoer over de weg bijzondere stickers gebruikt moeten worden. Nederland is echt een doorvoerland voor het achterland in Europa. Er wordt hier veel over de weg vervoerd, misschien wel meer dan in die andere landen bij elkaar. Het bord waarover ik spreek, is met name van belang voor stukgoedtransport waar gevaarlijke stoffen bij zitten. Het staat wel op de vrachtbrief, maar dat weet niemand als de vrachtwagen omvalt. Daarom vraag ik aan de minister waarom er geen eenvoudige borden op de vrachtwagens kunnen worden aangebracht. Die laten ze er in het buitenland ook wel opzitten, want het kan geen kwaad. Dit hoeft dus niet per se via Europa.

Minister **Eurlings**: Ik waardeer de passie van de heer Poppe in dezen. Maar ik zie het grote praktische probleem dat treinen die via Emmerich naar de Betuweroute moeten, worden opgehouden voor controle en dat er ook nog Nederlandse borden aan de wagens moeten worden gehangen. Dat is een behoorlijke belemmering voor het transport en ook praktisch heel moeilijk. Ik zeg dit niet met vreugde, want het had zeker meerwaarde gehad als Europa voor een betere zichtbaarheid van deze treinen over de grenzen had kunnen zorgen. Ik heb daarvoor niet voor niets mijn best gedaan. Ik wil dat ook blijven doen. Als daartoe mogelijkheden zijn, wil ik die proberen te benutten, maar zolang daarvan geen sprake is, is het in de praktijk moeilijk voor Nederland om een eigen soort bebording te ontwerpen. Ik moet helaas deze motie dus ontraden, in de hoop dat wij in de toekomst tot internationale afspraken hierover kunnen komen.

Nu de twee moties van de heer Van Heugten. De eerste heeft betrekking op de bouwweisen in het bouwbesluit. An sich heb ik sympathie voor deze motie, ik vind haar op het eerste oog sympathiek en positief. Wel wil ik gewag maken van het feit dat ik, vanwege de bredere verantwoordelijkheid, hiervoor contact zal moeten opnemen met de collega's van VROM en WWI.

Eurlings

Als deze motie wordt aangenomen, kan ik mij echter zomaar voorstellen dat wij onderzoek gaan doen in de door de motie aangegeven richting. Later kunnen wij dan op basis van het onderzoek terugkomen op de mogelijkheden en voorwaarden en onze conclusies trekken.

Over de laatste motie van de heer Van Heugten kan ik kort zijn: ik ga ermee akkoord, dus als deze wordt aangenomen, zal ik haar graag uitvoeren.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Morgen wordt bij de eindstemming over de moties gestemd.

Aan de orde is de voortzetting van het **debat** over de **kilometerheffing**.

(Zie vergadering van 8 april 2009.)

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat dit debat een re- en dupliek behelst, wat betekent dat u een derde heeft van de spreektijd in eerste termijn. Die was vier minuten, dus u moet snel ter zake komen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Een opmerking over de orde. Ik heb geprobeerd om mijn tekst tot het uiterste te beperken. Omdat de minister de eerste termijn schriftelijk heeft afgehandeld, hebben wij de voorzitter gevraagd om enige clementie met betrekking tot de spreektijd.

De **voorzitter**: U kent mij toch.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het lijkt mij correct om dit te melden als u ons op onze verplichtingen wijst. Ik hoop dus op enige clementie als een spreker over de grens van een minuut komt.

De **voorzitter**: Ik geef u een richtsnoer. Het zou overigens 1,3 minuut betreffen.

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De GroenLinks-fractie is niet tevreden met hoe alles loopt rond de kilometerheffing. In eerste termijn gaf de minister aan dat het allemaal moeilijk was en ingewikkeld, en dat het allemaal niet sneller kon. Ik moet u zeggen dat mijn fractie meer en meer de indruk krijgt dat minister Eurlings politieke smoesjes gebruikt om de zaak ingewikkelder te maken dan hij is. Zoals een gevatte commentator het in Trouw opmerkte: "Het tempo dat de minister aan de dag legt bij de aanleg van snelwegen is omgekeerd evenredig met het tempo waarmee de kilometerheffing van de grond komt."

Minister Eurlings is er nogal trots op dat het Nederlandse kilometerheffingssysteem het meest geavanceerde systeem in de wereld is. Zoals hij dat zo prachtig zegt: hij is bezig met first in the world technology. Dat klinkt allemaal heel indrukwekkend, maar het werkt vooral vertragend. Wij hebben iets soortgelijks gezien bij hsl, de ov-chipkaart en de magneettrein naar Groningen, ook een project dat in schoonheid is gestorven. De

mooie woorden van de staatssecretaris zijn dus niet overtuigend.

In eerste termijn heb ik het Duitse systeem van Maut gepromoot. Ik geef de minister toe dat ik iets te optimistisch was over de duur van de invoering. Dat duurde geen twee, maar ruim drie jaar. Ik kan vandaag de frontale aanval zoeken, maar ik daag de minister liever uit. Is de hij bereid om met een notitie te komen waarin hij onderbouwd aangeeft wat er mis is met het Duitse systeem? In mijn ogen is er weinig mis mee, want het is een simpel systeem dat zich inmiddels heeft bewezen. Het biedt kansen voor het milieu en het is bovendien wel degelijk te differentiëren. Is hij daartoe bereid?

Voorzitter. Ik heb met de minister nog een appeltje te schillen over het weigeren van het doorrekenen van een aantal milieuscenario's waarin de Kamer is geïnteresseerd. Zijn volharding en zijn botte weigering om een aantal informatieverzoeken van de vaste commissie in te willigen, zit mij bepaald niet lekker. Ik vraag de minister dan ook nogmaals om hierop terug te komen. Hij is altijd zo overtuigd van zijn gelijk dat het voor hem geen enkel probleem kan zijn om verschillende scenario's naast elkaar te leggen. Wij kunnen dan op basis van de feiten een nuchtere afweging te maken. Waarom doet hij dat niet en waarvoor is hij eigenlijk bang?

Ten slotte een opmerking over de milieueffecten. Onze beoordeling van de kilometerheffing is natuurlijk afhankelijk van de effecten op het milieu en het eindresultaat. De hoeveelheid woorden die de minister gebruikt om de loftrumpet te steken over zijn prachtige plannen, staat in schril contrast met zijn bereidheid om zijn aandeel te nemen in de strijd tegen de klimaatverandering. Op 15 juni moet de minister zich in de Kamer verantwoorden over zijn beleid om de doelen van Schoon en Zuinig te realiseren. Ik weet welhaast zeker dat hij zal komen met de boodschap: wij halen bij de sector verkeer de doelstellingen niet, omdat het gat door het uitstellen van de kilometerheffing alleen maar groter is geworden. Ik wil dat de minister nu al vast gaat nadenken over de extra maatregelen die hij kan nemen om zijn steentje bij te dragen, opdat wij op 15 juni iets hebben om over te praten. Wat voor het klimaat geldt, geldt ook voor de luchtvervuiling. Op 15 juni wil de GroenLinks-fractie weten met welke maatregelen de minister het door hem veroorzaakte gat in het NSL zal dichten. Vandaar dat ik de volgende motie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat na het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, het ECN, de Raad voor Verkeer en Waterstaat, de VROM-raad, de Algemene Energieraad, CE en het Planbureau voor de Leefomgeving, ook de Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd dat de kabinetsdoelen voor de reductie van CO₂ niet gehaald worden;

constaterende dat door het uitstellen van de introductie van de kilometerheffing deze doelen nog moeilijker te halen zullen zijn;