

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet) (32862).**

(Zie vergadering van 6 juni 2012.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.



De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Allereerst dank ik de minister voor de beantwoording van de vragen uit de eerste termijn. Tegen de heer Jansen zeg ik dat dit geen cynische opmerking is, maar een oprecht compliment aan de minister. Ik dank haar ook voor de brief die wij mochten ontvangen naar aanleiding van de jurisprudentie. Daarin is duidelijkheid gecreëerd over de contacten tussen de infrastructuurbeheerder en andere overheden. In de beantwoording is voor ons veel duidelijk geworden. De CDA-fractie heeft gezien dat er aansluiting is gezocht bij de luchtvaart. Een aantal zorgen die wij indertijd hebben geconstateerd rondom de luchtvaart, komt ook hier naar voren. Het belangrijkste is wat ons betreft de discussie over het groepsrisico. Wij hebben hier uitgebreide debatten gevoerd, ook onderling. Wat blijkt, is dat de normen die voor het groepsrisico zijn vastgesteld een verdubbeling van de spoorcapaciteit in de toekomst mogelijk maken. De vraag is welke beperkende maatregelen er uitgaan van het groepsrisico. Op verschillende plaatsen in de wet wordt er van uitgegaan dat, als een en ander op grond van de normen vol dreigt te lopen, er een prikkel gaat naar de individuele vervoerder en dat als die prikkel er is geweest, de ruimte gewoon vol komt. Dat vinden wij toch te weinig. Ook voordat wij tegen normen aanlopen, moet al worden gekeken wat mogelijk is om het risico op individueel gebied terug te dringen. Later zal ik hierover met een motie komen, die ik mede mag indienen namens de heer Jansen van de SP.

Er is een buitengewoon groot aantal amendementen ingediend. Daaruit blijkt ook dat fracties, hoewel zij minder sceptisch waren dan ik, nog wel ruimte voor verbetering zien in dit wetsvoorstel. Wij zullen straks ons oordeel geven over de verschillende amendementen. Het zijn er zo veel, dat ik ze niet allemaal ga nalopen.

De heer Jansen heeft wijze woorden gesproken. Hij zei dat wij het hebben over een half ei of een lege dop, dat dit de afweging is waar wij voor staan. De CDA-fractie kiest dan toch uiteindelijk voor het halve ei. Wij zullen het wetsvoorstel dus wel steunen. Wij vinden het echter wel verstandig om dit wetsvoorstel te evalueren. Wij zien namelijk veel haken en ogen. Daarom heb ik een amendement ingediend met een horizonbepaling. Dat geeft de ruimte om tot 2020 met deze wet aan de gang te gaan, in de filosofie van het halve ei. Wij willen ervoor zorgen dat het ei gelegd is tegen 2020 en dat er dan een wet is die voldoende waarborgen biedt aan mensen. Wat ons betreft vervalt dan de wet waarover wij nu spreken. Ik zal zien of de collega's die opvatting delen.

Ik heb mijn amendement over de emplacements op verzoek van medeoverheden aangepast, zodat zij ook worden betrokken bij de consultaties. Voordat de minister ingrijpt rondom emplacements, moet overleg plaatsvinden tussen de medeoverheden en de infrastructuurbeheerder. Het zou mooi zijn als de vervoerders daarbij worden betrokken, maar die heb ik bewust niet opgenomen in het amendement omdat mensen zich dan zouden kunnen melden met de mededeling dat zij voornemens zijn om ooit met een trein te gaan rijden.

Het individueel risico is voor ons het belangrijke element. Ik heb in mijn inbreng in eerste termijn al gezegd dat de Drechtsteden al hebben aangegeven dat zij alles uit de kast zullen trekken wat betreft maatregelen. Noord-Brabant heeft ook een aantal voorstellen gedaan. Wij gaan ervan uit dat de minister die serieus zal beoordelen. Een belangrijke vraag is hoe veel treinen er straks gaan rijden. Voordat de normen worden vastgesteld, heeft een soort blanco intekening kunnen plaatsvinden. De vervoerders is gevraagd hoe veel zij straks denken te gaan rijden. Daar is het hele PHS op gebaseerd. Wij kennen allemaal de emoties in Oost-Nederland. Ik vraag aan de minister of er nog een herijking plaatsvindt, een soort realistische second opinion, van de cijfers die zijn ingeleverd, voordat wij allerlei plafonds instellen en sommigen dan enthousiast zeggen dat zij tot 2030 kunnen doorrijden zonder dat er iets gebeurt. Die prikkel moet wel in het systeem zitten.

Ik wil een aantal moties voorleggen aan de Kamer. In de eerste zoek ik een analogie met Schiphol. Daar kennen wij het totaalvolume geluid. Er wordt uitgegaan van het aantal vliegtuigen en het geluid dat die produceren. Dat is dan de norm die wordt vastgelegd. Als je met stillere vliegtuigen gaat vliegen, kun je meer vliegen. Dat is een beetje de analogie in het kader van het groepsrisico. Ondertussen is bij Schiphol wel de afspraak gemaakt dat minder geluid niet automatisch leidt tot meer vluchten, en dat er minder vluchten zijn, zodat de omgeving er ook baat bij heeft. Dat is een beetje in lijn met het amendement dat is ingediend door de ChristenUnie. Wij wilden het alleen iets concreter maken. Een en ander moet niet alleen ten goede komen aan de omgeving, maar we moeten wel beoordelen hoe het ook ten goede komt aan de omgeving. Het wordt te technisch om dit nu in een amendement te vatten. Daarom doe ik met deze motie een oproep aan de minister om dit op te lossen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Wet basisnet aansluiting is gezocht bij wetgeving inzake de luchtvaartsector;

constaterende dat daarin onder andere gewerkt wordt met een begrip zoals "totaal volume geluid" (TVG);

constaterende dat er afspraken zijn gemaakt waarbij "minder geluid per vliegtuig" niet automatisch leidt tot een evenredige groei van het luchtvaartverkeer, maar dat er dan een reductie plaatsvindt van het TVG en er derhalve minder geluidsbelasting is voor de omgeving;

Haverkamp

voorts constaterende dat in de nu voorliggende Wet basisnet geen mechanisme is opgenomen waarmee het risico op een traject gereduceerd wordt;

van mening dat een belangrijke doelstelling van wetgeving moet zijn dat de veiligheid voor omwonenden langs railinfrastructuur dient te verbeteren;

verzoekt de regering, te werken aan nieuwe wetgeving waarmee in ieder geval geborgd is dat er een maximaal risicoplafond wordt vastgesteld en dat verbeteringen in de veiligheid van spooormaterieel niet automatisch leiden tot meer verkeer maar ook tot een lager risicoplafond,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Haverkamp. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (32862).

De heer Aptroot (VVD):

Het is interessant dat het CDA nu zegt: met enige bezwaren en kanttekeningen kunnen we het wetsvoorstel toch steunen. Ik begrijp dat de strekking van dit voorstel is dat, als het bedrijfsleven zorgt voor verbeteringen waardoor het risico naar beneden gaat, ook het risicoplafond naar beneden kan gaan. Als je dat zo inbouwt, straf je goede maatregelen. Als er knelpunten zijn en het bedrijfsleven door middel van veiliger goederenvervoer ervoor kan zorgen dat er nog een extra trein kan rijden, is dat een stimulans. Het is niet verstandig om te zeggen: als je dat doet, gaat het plafond naar beneden, je mag nooit meer wat extra. Zou dit geen perverse prikkel zijn?



De heer Haverkamp (CDA):

Ik heb bewust gezocht naar analogie met de luchtvaart. Dit was namelijk een voorstel van de luchtvaartsector in de omgeving van Schiphol. Men zei: als wij geluidsarme vliegtuigen hebben, moet dat niet alleen ten gunste van ons komen maar ook van de omgeving. Het is dus niet zo dat door een veiligheidsmaatregel bij de sector automatisch ook die trein verdwijnt. Men zou een 50/50-regel kunnen bedenken of een 75%/25%-regel. Dat is ook de reden waarom ik het niet in wetgeving wil vastleggen, maar de minister vraag om een systeem te implementeren.

We stellen nu echter ook een norm vast. Die norm brengt een bepaald risico met zich voor mensen. De heer Aptroot was heel erg enthousiast toen de minister toezegde dat de norm tot 2030 voldoende is. Dat betekent echter een verdubbeling van het aantal treinen op een bepaalde corridor. Ik draag ook een bepaalde verantwoordelijkheid voor de mensen die langs het spoor wonen. Als we met elkaar maatregelen nemen waardoor treinen veiliger worden, is dat goed voor de sector, want men kan meer rijden. Het zal echter ook goed zijn voor de omwonenden, omdat zij aan het einde van de dag minder risico lopen.

De heer Aptroot (VVD):

Mijn vraag was gewoon: zou dat niet betekenen dat iemand aan wie toch spoorbanen zijn toegewezen, zich afvraagt wat hij zal verbeteren? Als hij iets verbetert, gaat

namelijk het plafond naar beneden en kan hij toch niets extra doen. Denkt de heer Haverkamp dat dit effectief is? De vergelijking met Schiphol, met zo'n groot aantal bedrijven, waarbij geluid met het hele woon- en leefmilieu te maken heeft, terwijl dit gaat om risicoplafonds, gaat echt mank.

De heer Haverkamp (CDA):

Ik denk dat een vervoerder intrinsiek gemotiveerd moet zijn om met zo veilig mogelijk materieel te rijden. Daarnaast is een veiligere situatie niet alleen ten gunste van omwonenden. Er is sprake van een en-en-situatie. Een vervoerder heeft daar voordeel bij. Ik zal straks mede namens collega Jansen een motie indienen, waarin wordt verzocht om de maatregelen ook ten goede te laten komen aan de individuele vervoerder. In uw voorbeeld is er nog steeds geen prikkel voor de individuele vervoerder. Als iemand namelijk gaat investeren in veiligheid, komt er ruimte en die ruimte kan ook gebruikt worden door zijn concurrent. Dat is een van onze kritiekpunten op dit wetsvoorstel.

De voorzitter:

Mijnheer Haverkamp, gaat u verder.

De heer Haverkamp (CDA):

Om te bepalen hoe veilig iets is, is het ook belangrijk om te weten wat er in de trein zit. We hebben eerder geconstateerd dat de wagenlijsten niet altijd beschikbaar zijn. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat formeel in de huidige situatie vlak voor vertrek de wagenlijst doorgegeven moet worden aan ProRail;

constaterende dat dit in het geval van vervoer van gevaarlijke stoffen laat is;

voorts constaterende dat om ProRail vooraf te laten sturen met betrekking tot de risicoplafonds van het Basisnet Spoor eerder bij ProRail duidelijk moet zijn welke gevaarlijke stoffen vervoerd worden;

verzoekt de regering om in overleg met ProRail en de vervoerders- en verladersorganisaties heldere afspraken te maken om tot een regeling te komen over het tijdstip van aanleveren van wagenlijsten waarbij 24 uur voor vertrek het streven is, zodat vooraf sturing op risicoplafonds mogelijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Haverkamp. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (32862).

Haverkamp

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

Ik overweeg om een motie in te dienen over een identificatiechip op transportmiddelen voor gevaarlijke stoffen. Deze heeft eigenlijk hetzelfde doel als de heer Haverkamp met zijn motie beoogt. Onderschrijft hij dat ook dit een waardevol element zou kunnen zijn en zouden wij deze twee verzoeken in elkaar kunnen schuiven?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Op het moment dat er een wagenlijst is en een trein gaat rijden, is het op zichzelf goed om te kunnen identificeren of het de trein is die past bij de wagenlijst. Zo'n chip heeft echter pas effect als ergens duidelijk is wat er in de trein zit en wat het risicoprofiel daarvan is. Wat dat betreft, kunnen wij het in elkaar schuiven. Wij roepen de minister op om tot een systeem te komen. Als zij dit systeem perfectioneert met de introductie van een chip, vindt mijn fractie dat niet erg.

Voorzitter. Ik heb een uitgebreid interruptiedebat met collega Van Veldhoven mogen hebben over groepsrisico's. Willen wij treinen door dichtbevolkte gebieden laten rijden? Ik heb aangegeven dat dit wat mij betreft niet gebeurt, maar dat er dan een duidelijke prikkel moet zijn. Wij moeten ook wel met elkaar gaan sturen voordat alles vol is. Het groepsrisico is nu als volgt ingericht. Je kunt door het dichtbevolkte gebied blijven rijden. Zolang daar geen maximumcapaciteit is bereikt, hoef je niet langs de koeien te rijden.

De **voorzitter**:

Wilt u overgaan tot de moties, want u bent allang over uw spreektijd heen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Dit is een wetgevingsoverleg, voorzitter, en ik vermaak mij prima hier.

De **voorzitter**:

Wij hebben ook gewoon een schema waaraan wij ons moeten houden. Ik zou toch een beroep op u willen doen om iets korter te antwoorden en over te gaan tot de moties.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik zal dat beroep in overweging nemen, voorzitter.

Ik was enthousiast aan het vertellen over het groepsrisico. Wat mij betreft, moeten wij eerder gaan sturen dan nu het geval is.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister de routeringsbevoegdheid pas kan gebruiken bij dreigende overschrijding van het risicoplaafond;

constaterende dat het risico dan al gelopen is;

voorts constaterende dat bij vervoer van gevaarlijke stoffen dichtbevolkte gebieden zo veel mogelijk moeten worden ontzien;

verzoekt de regering, maatregelen te nemen om bij het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor dichtbevolkte gebieden zo veel mogelijk te ontzien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Haverkamp. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (32862).

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter, ik wil graag terugkomen op het punt waarover wij het zo-even hadden. Ik heb vanochtend ook een debatje mogen hebben met de voorzitter over wetgeving. Ik hecht er toch aan dat wij hier op een bepaalde manier zorgvuldigheid kunnen betrachten bij wetgeving.

De **voorzitter**:

De leden geven zelf aan hoeveel minuten zij nodig denken te hebben.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ben ik over het kwartier heen?

De **voorzitter**:

Ja, allang. Voor de tweede termijn had u nog vier minuten staan.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Daarvoor heb ik zelf niet ingetekend. Ik vind het fijn dat u meedenkt, maar ik heb zelf geen vier minuten opgegeven.

De **voorzitter**:

Ik denk graag mee, maar ik heb hier gewoon mensen die dat heel netjes bijhouden. U bent allang over die vier minuten heen. Dat is niet erg, want het is een wetgevingsoverleg. Het is echter niet de bedoeling dat het eindeloos doorgaat.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Dat snap ik, maar ik had gezegd: een kwartier voor eerste en tweede termijn.

Ik kom op de laatste motie, zeg ik tot uw geruststelling, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het veilig samenstellen van treinstellen bijdraagt aan veiligheid langs het spoor;

voorts constaterende dat toepassing van best beschikbare technieken, zoals crashbuffers, op wagons de veiligheid verder kan verbeteren;

Haverkamp

verzoekt de regering om in overleg met vervoerders en verladers regels op te stellen om door middel van bronbeleid het risico op ongevallen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk te verlagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Haverkamp en Paulus Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (32862).

□

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden in eerste termijn. Bij een aantal punten wil ik nog stilstaan.

Het eerste punt betreft de emplacementen, waarover de heer Haverkamp een amendement heeft ingediend. De minister heeft een brief gestuurd, die het niet duidelijker maakt. Een deel van de emplacementen zou volgens jurisprudentie wel moeten vallen onder het basisnet. Het gaat dan om sporen die nodig zijn voor het doorgaande goederenverkeer, dus ook voor bijvoorbeeld het keren van een trein. Maar de minister schrijft dat nog overleg gaande is over wat deze jurisprudentie voor praktische gevolgen heeft. Wat is dan de conclusie van de minister voor dit wetsvoorstel en het ingediende amendement? Als ik het goed begrijp, kan het wetsvoorstel mogelijk interpretatieproblemen geven door deze jurisprudentie. Hoe moet ProRail in deze juridische discussie bepalen waar precies de grens ligt tussen basisnet en lokaal emplacement? Ik weet ook niet of het amendement van de heer Haverkamp, dat ik sympathiek vind, daar de oplossing voor is. Graag een reactie.

Dan de situatie in Dordrecht. Deze verbetert aanzienlijk door het basisnet, maar er zal nog steeds sprake zijn van een forse overschrijding. De minister stelt dat alles-uit-de-kastmaatregelen zullen worden genomen. In de eerste termijn werd niet duidelijk welke extra maatregelen het Rijk gaat nemen. De minister noemde alleen maar de bekende maatregelen ATB-Vv en PHS. Ik heb begrepen dat hierover achter de schermen veel gesproken is. Ik heb hier zelfs een lijstje met mogelijke extra maatregelen, zoals ontsporingseleiding en aanpassing van een enkele wissel. In de nota naar aanleiding van het verslag stelt de minister echter dat de huidige overschrijdingen geaccepteerd moeten worden. Gelukkig stelt de minister in dezelfde nota weer dat er over de uitwerking van de alles-uit-de-kastmaatregelen in 2013 wordt gesproken. Wat is het nu? Waarom zo lang wachten, terwijl het lijstje met maatregelen al bekend is? Klopt het dat er nog een saneringsbudget voor het basisnet komt en dat dit zal worden ingezet voor de alles-uit-de-kastmaatregelen in de Drechtsteden en bijvoorbeeld Tilburg? Graag een antwoord.

Voordat ik toekom aan het indienen van een aantal moties, maak ik nog enkele opmerkingen over mijn eigen amendementen. Naar aanleiding van de opmerkingen van de minister over het amendement op stuk nr. 11, heb ik dit inmiddels gesplitst in twee afzonderlijke amendementen op de nrs. 25 en 26.

Ik heb het amendement op stuk nr. 21 gewijzigd en dat is nu nr. 27 geworden. De door mij voorgestelde inspraakmogelijkheid is beperkt tot het plaatsgebonden risico, zo-

als door de minister is gevraagd. Ik heb van Bureau Wetgeving begrepen dat dit amendement nog een technische wijziging nodig heeft. Ik zal deze zo spoedig mogelijk doorvoeren.

In het amendement op stuk nr. 18 stel ik voor, wijzigingen van risicoplafonds per AMvB door te voeren in plaats van per ministeriële regeling. Ik heb nog eens nagedacht over de woorden van de minister dat het wenselijk is om een centrale plek te hebben voor de risicoplafonds vanuit het oogpunt van ordelijke regelgeving. Ik heb daarom een alternatief voor mijn amendement in voorbereiding, namelijk dat de plafonds onder de ministeriële regeling blijven vallen, maar dat deze wijzigingen wel worden voorgehangen bij de Kamer. Ik wil kijken, zoals ook in het amendement op stuk nr. 18 staat, of wij kunnen voorkomen dat ook technische wijzigingen die geen wezenlijk verschil maken bij de Kamer moeten worden voorgehangen, zoals tijdelijke wijzigingen of wijzigingen die te maken hebben met een kleine aanpassing in de infrastructuur.

In het amendement op stuk nr. 19 stel ik voor dat de veiligheidswinst die aan de vervoerskant wordt geboekt deels ook ten goede moet komen aan omwonenden, door aanpassing van de risicoplafonds en de ruimtelijke mogelijkheden rond het spoor. Ter verduidelijking: natuurlijk moet een deel van de winst wel naar de vervoerders gaan, want zij moeten er ook van profiteren en geprikkeld worden tot verdere innovatie. Ik ben nog bezig, het amendement aan te scherpen, want in situaties van overschrijdingen moet volgens de fractie van de ChristenUnie het oplossen van deze overschrijdingen vooropstaan. Het kan niet dat veiligheidswinst leidt tot meer bebouwingsruimte zolang de oorzaak van de overschrijding nog niet is weggenomen.

De ChristenUnie staat verder positief tegenover bijna alle door andere fracties ingediende amendementen, met uitzondering van het amendement van de heer Haverkamp over het groepsrisico. Dit amendement is inmiddels gewijzigd, maar volgens mij gaat het vooral om een technische aanpassing. Wij zullen daar nog naar kijken.

In eerste termijn spraken wij nog even over de VE-ZA-spoorboog bij Roosendaal. Ik heb hiervan geen kostenramingen kunnen vinden. De minister sprak over een enorm hoog bedrag, maar ik vraag mij af wat haar uitgangspunten hierbij zijn. Volgens mij volstaat een enkel-sporige boog zonder fly-overs. Graag krijg ik hierover een brief van de minister voor het algemeen overleg over het MIRT.

Ten slotte heb ik nog enkele vragen over het goederenvervoer in het algemeen en over de Hanzelijn. De ChristenUnie wil meer duidelijkheid over de Hanzelijn voor het debat over het MIRT eind deze maand. Daarom vraag ik van de minister in een brief op de volgende vragen in te gaan. 1. Kan de minister klip-en-klaar zeggen of met het beoogde aantal extra reizigerstreinen en reistijden in combinatie met kort volgen op de OV SAAL-corridor überhaupt goederenvervoer mogelijk is via de Hanzelijn zolang er geen spoorverdubbeling is gerealiseerd in Almere? 2. Is de routing van al het goederenvervoer via de Hanzelijn nog steeds randvoorwaarde voor het OV SAAL-project? 3. Wat is de uiterste datum voor doorvoering van de verplaatsing van de Veluwelijn naar de Hanzelijn?

Tot slot dien ik nog drie moties in.

Wiegman-van Meppelen Scheppink

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Wet basisnet als uitgangspunt heeft dat gevaarlijk vervoer op alle spoorlijnen mogelijk is, mits de risicoplafonds niet worden overschreden;

overwegende dat voor het omleiden van treinen bij versperringen of groot onderhoud ontheffingen mogelijk zijn en hiervoor geen structurele risicoruimte nodig is;

overwegende dat lagere risicoplafonds meer ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken en meer garanties geven aan omwonenden over omvang van gevaarlijke transporten;

overwegende dat regionale spoorlijnen vaak minder geschikt zijn voor goederenvervoer en gevaarlijk goederenvervoer in het bijzonder door het grote aantal gelijkvloerse spoorwegovergangen en de doorsnijding van stads- en dorpskernen;

verzoekt de regering, op spoorlijnen die niet nodig zijn voor gevaarlijk vervoer de risicoplafonds op nul te stellen waarbij omleiding bij versperringen of groot onderhoud middels tijdelijke ontheffingen mogelijk blijft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 39 (32862).

De heer **Haverkamp** (CDA):

Dit is een sympathieke motie, maar wat verstaat de ChristenUnie onder "niet nodig"? De minister heeft in de schriftelijke beantwoording aangegeven dat eigenlijk alles nodig is. Treinen moeten bijvoorbeeld wel langs een specifieke corridor dwars door het Gooi, ondanks al die spoorwegovergangen. Heeft de ChristenUnie concrete stukken spoor waarvan zij denkt dat die niet nodig zijn?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Het spijt mij, maar ik heb hier geen lijstje met stukken spoor. De motie gaat over de stukken die niet nodig zijn. Het moet geen kwestie zijn van: we laten het toch maar gewoon zo staan, omdat dit altijd handig is. Je moet dan zeggen: we zetten het gewoon op nul. Mocht het echt die enkele keer vanwege omleidingen of werkzaamheden toch nodig zijn, dan kan een tijdelijke ontheffing worden gevraagd. Volgens mij is dat duidelijker dan dat je maar gewoon maar alle mogelijkheden openlaat. Ik denk dat dit de veiligheid en de duidelijkheid niet ten goede komt.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Collega Wiegman heeft een amendement ingediend om juist als de risicoplafonds worden vastgesteld, een zwa-

re rol voor de Kamer te beogen. Ik kan mij voorstellen dat als de plafonds worden vastgesteld, de Kamer kritisch kijkt dat niet gebeurt wat mevrouw Wiegman suggereert. Hoe verhoudt de motie zich tot dit amendement?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Dit amendement heb ik ingediend en daarnaast zal mijn naam zo direct onder een motie van mevrouw Dikkers te zien zijn. Het is een kwestie van dat je dingen wettelijk wilt regelen, maar dat je ook met een motie de richting wijst om te gaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister voor Dordrecht, Tilburg en Zwijndrecht een aantal alles-uit-de-kastmaatregelen voor de korte termijn uitwerkt om de risico's te verlagen;

overwegende dat ook in een aantal andere gemeenten, waaronder Breda, Goes en Sittard, een te hoog groepsrisico geldt, maar dat maatregelen in deze plaatsen alleen worden genomen indien het budgettair kan worden ingepast bij onderhoud of capaciteitsuitbreiding;

verzoekt de regering, de Kamer binnen een jaar een overzicht te sturen van mogelijke maatregelen om het groepsrisico te verlagen in de circa tien gemeenten waar sprake is van een te hoog groepsrisico inclusief de indicatieve kosten en een analyse in hoeverre en wanneer deze maatregelen kunnen worden ingepast bij onderhoud of capaciteitsuitbreiding,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (32862).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de voorgenomen risicoplafonds in Oost-Nederland ertoe leiden dat een paar keer per dag een gevaarlijk transport over het spoor tussen Arnhem, Zutphen en Oldenzaal zal plaatsvinden;

overwegende dat deze route door veel stads- en dorpskernen gaat en meer dan 100 gelijkvloerse spoorwegovergangen kent;

constaterende dat enkele stromen in de uitwerking van het basisnet reeds zijn verlegd naar de Betuweroute, die veel veiliger is;

Wiegman-van Meppelen Scheppink

verzoekt de regering:

- in overleg met de verantwoordelijke overheden in Duitsland in kaart te brengen wat een herroutering van de laatst overgebleven gevaarlijke transporten via de Betuweroute betekent voor de veiligheidsrisico's op het Nederlandse en Duitse traject;
- in te zetten op een verplaatsing van alle gevaarlijke transporten naar de Betuweroute zodat de route Arnhem-Zutphen-Oldenzaal wordt gevrijwaard van deze transporten;
- evenredig de risicoplafonds op dit traject te verlagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (32862).



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Ik dank de collega's voor hun instemming met de wijziging van de sprekersvolgorde.

Vorige week hebben we met de minister gedebatteerd over het wetsvoorstel Wet basisnet. Ik benadrukte daarbij het belang van een zorgvuldige planning, goede controle, effectieve handhaving en openbaarheid over de afwegingen die worden gemaakt.

Over een aantal van deze zaken hebben wij heel constructief met de minister van gedachten kunnen wisselen. Op sommige punten heeft de minister mij nog niet helemaal gerustgesteld, maar daar hebben wij dan ook een tweede termijn voor. Ik vroeg bijvoorbeeld naar de overschrijding van het groepsrisico in bijvoorbeeld de Drechtsteden en Tilburg.

De minister heeft in 2010 een basisnet zonder knelpunten beloofd en met aanvullende maatregelen om het aantal aandachtspunten te verkleinen. Ik vond dat een heel concrete belofte, maar ik zie nog steeds aandachtspunten in Zwijndrecht, Dordrecht en Tilburg. D66 wil dat de minister haar belofte aan deze steden nakomt. Zij moet echter over vijf jaar niet nog eens constateren dat een bepaald aandachtspunt, bijvoorbeeld Kijfhoek, nog bestaat of groter is geworden. Zij moet vanaf vandaag actief naar een oplossing zoeken. De minister is het toch met mij eens dat het onwenselijk is dat lange en zware goederentreinen met gevaarlijke stoffen na een bocht een hoog tempo moeten halen om over een spoorbrug te komen? Dat is echter wel de realiteit bij de spoorbrug tussen Zwijndrecht en Dordrecht.

In afwachting van de acties van de minister heeft de provincie Zuid-Holland alle ruimtelijkeordeningsplannen in de ijskast gezet. Die plannen kunnen natuurlijk niet vijf jaar in de ijskast blijven liggen. Ik roep de minister ertoe op om hier meer werk van te maken en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een knelpuntenvrij Basisnet Spoor met zo min mogelijk aandachtspunten altijd het uitgangspunt van de regering is geweest;

constaterende dat in plaatsen als Zwijndrecht, Dordrecht en Tilburg aandachtspunten met forse overschrijdingen blijven bestaan;

overwegende dat toezeggingen aan gemeenten zijn gedaan om veiligheidsmaatregelen te treffen om de situatie veiliger te maken voordat het basisnet zou worden vastgesteld;

overwegende dat ondanks de genomen maatregelen door de gemeenten, er nog geen zekerheid is over de uitvoering van maatregelen door het Rijk;

verzoekt de regering, in ieder geval de gemeenten Zwijndrecht, Dordrecht en Tilburg nog dit jaar duidelijkheid te verschaffen over welke maatregelen genomen worden om de risico's te verkleinen, en de financiële middelen hiervoor ter beschikking te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 42 (32862).



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb de minister in eerste termijn gevraagd of de quickscan van Brzo-bedrijven aanknopingspunten voor prioritering van de inzet van de ILT kan bieden. Is de minister inmiddels in staat om een antwoord te geven op die vraag?

Ten slotte trek ik graag mijn amendement op stuk nr. 16 in. Omdat ik helaas niet bij het gehele debat aanwezig kan zijn, maak ik mijn excuses aan de minister en de medewerkers. Ik verzeker hen ervan dat de medewerkers heel goed meeluisteren met het oog op het stemmen over de ingediende moties en amendementen.

De voorzitter:

Het amendement-Van Veldhoven (stuk nr.16) is ingetrokken.



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. In eerste termijn heb ik laten weten dat de VVD bezorgd is over het al dan niet aanwezig zijn van voldoende capaciteit voor het goederenvervoer. Wij hebben een garantie gevraagd tot 2020, maar de minister – ik dank haar overigens voor haar beantwoording in eerste termijn – zei: nee, er is tot 2040 voldoende capaciteit voor het goederenvervoer. Althans, dat heb ik genoteerd. Ik wil weten of wij dat goed hebben begrepen, want dan is wat ons betreft een deel van de problemen opgelost en kunnen wij de minister daaraan houden. Wij moeten er wel op kunnen rekenen.

Ik vraag mij af de emplacementen ook onder de garantie vallen. De emplacementen zijn een gemeentelijke

Aptroot

verantwoordelijkheid. Daar heeft de minister argumenten voor gegeven, maar wij willen wel zeker weten dat dit niet het knelpunt is en dat de rijksoverheid, de regering, kan zeggen: sorry, maar het ligt aan de gemeente. Er is nu eenmaal een bepaalde hoeveelheid goederenvervoer nodig, ook van gevaarlijke stoffen.

Door het basisnet zal de veiligheid in onder andere de Drechtsteden en andere plaatsen verbeteren, maar er blijft nog sprake van overschrijdingen. De minister heeft toegezegd dat er alles-uit-de-kastmaatregelen komen, op sommige plaatsen – het gaat namelijk om meer steden – in combinatie met groot onderhoud. Die toezegging staat en daar zijn wij tevreden over. Wij zullen het wel kritisch volgen. Er worden ook enkele maatregelen genoemd, bijvoorbeeld voor Dordrecht en Zwijndrecht. Het betreft de vervoersstroom Rotterdam-België, die heel belangrijk is. Daar worden aanpassingen gedaan, zoals de introductie van ATB-Verbeterde versie en veiliger seinen die door rood rijden voorkomen. Ik wijs ook op ontsporingsgeleiding en dergelijke. De minister heeft gezegd dat wij voor de zomer nadere informatie zullen krijgen. Dat is dan binnen enkele weken, neem ik aan. Er is al gevraagd om een overzicht komend jaar. Wij willen in ieder geval van de minister horen dat de Kamer op de hoogte wordt gehouden, waarbij zij ons laat weten welke maatregelen volgens welk tijdschema worden uitgevoerd, zodat wij echt kunnen zien dat het stap voor stap veiliger wordt op het spoor.

Verder willen wij graag dat de minister wat verwarring wegneemt, die wij bij het doornemen van de stukken toch nog wel een beetje kregen, en ik denk anderen ook. In de memorie van toelichting en in de nota naar aanleiding van het verslag is sprake van het accepteren van overschrijdingen en risico's, omdat die nu gewoon niet verder terug te brengen zijn. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt juist gesproken over concrete maatregelen die al in 2013, dus komend jaar, worden gerealiseerd. Wij denken dat dat laatste ook klopt, gezien de uitspraken van de minister die ik net heb genoemd. Geldt dat dan, behalve voor de Drechtsteden, ook voor Tilburg, Venlo, Sittard, Geleen en dergelijke? Er zijn meerde plaatsen – ik ga ze niet allemaal noemen – waar nog te hoge risico's zijn en waar kosten zullen moeten worden gemaakt om die terug te brengen tot de plafonds.

Een van mijn laatste punten betreft de omleidingen binnen de geluidsproductieplafonds, waarvan de minister heeft gezegd: wij gaan alleen omleiden als het gaat om verplaatsingen via de Betuweroute. Ik denk dat wij allemaal willen dat juist de wat riskantere goederentreinen via de Betuweroute gaan en sowieso zo veel mogelijk goederentreinen. Dat betekent dus – dat wil ik bevestigd hebben – dat het niet gaat om de andere spoorlijnen naar en in Oost-Nederland. Daar vinden wij namelijk een forse toename van goederentreinen niet acceptabel en zeker niet als het om gevaarlijke stoffen gaat. Ik zeg er maar bij: dat vinden wij niet acceptabel in het kader van het basisnet, maar ook niet in het kader van het programma Hoogfrequent spoor. Hier in het Westen de treinen wat frequenter laten rijden en door allerlei kleine kernen, dorpen, stadjes en steden in de rest van het land de goederentreinen laten denderen, vinden wij niet kunnen.

Het amendement van het CDA om groepsrisico's te schrappen, zullen wij niet steunen, maar er ik begrijp dat er nog aan het amendement wordt gesleuteld. Hoewel wij als VVD altijd zo min mogelijk regels willen, als de veiligheid van inwoners echt in het geding is, vinden wij dat

er voor de overheid een taak ligt. Dat geldt voor bijvoorbeeld bepaalde verkeersregels, zoals alcoholgebruik en verkeer. Dan moet sprake zijn van strenge controle en handhaving. Wij vinden het ook nodig dat de overheid een aantal zaken goed regelt met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wij zullen het wetsvoorstel dus steunen en de moties en amendementen zullen wij nog een keer zeer kritisch doornemen.

□

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

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording in eerste termijn. Ik heb die niet live kunnen volgen, maar wel goed kunnen nalezen.

Ik wil de heer Haverkamp complimenteren met zijn tweede termijn. Ik vond het opmerkelijk dat hij in eerste termijn zo cynisch was, want dat is niet gebruikelijk voor hem. Dat is echter helemaal goed gekomen. Ik heb een aantal verstandige moties voorbij zien komen, waarvan ik er één zelfs mede heb kunnen ondertekenen. Waardering daarvoor. Wat betreft het groepsrisico konden wij het oorspronkelijk format niet steunen, maar wellicht dat er na aanpassing nog wel iets mogelijk is.

Ik heb in eerste termijn aandacht gevraagd voor het locatiebeleid, aangezien ik denk dat het altijd het verstandigst is om te proberen aan de voorkant van de keten de veiligheid te verhogen. Als je niets hoeft te transporteren of minder hoeft te transporteren, dan heb je sowieso een veel kleiner probleem en dat is altijd het beste. De minister heeft daarover gezegd dat zij daar niet meer over gaat en dat zij dat tegenwoordig overlaat aan de gemeenten en de provincies. Daar zit toch iets gekks in. Wij hebben net een discussie met de staatssecretaris van Milieu gevoerd, die het toezicht op de Brzo-bedrijven, de 400 gevaarlijkste bedrijven in Nederland, wil opschalen naar het landsdeelniveau. Dat gaan wij dus juist centraliseren. Maar het locatiebeleid, dat in wezen een grote factor is als het gaat om de risico's die over tientallen jaren gelopen gaan worden, laten wij over aan gemeenten, met inbegrip van gemeenten als Moerdijk, die daar – met alle respect voor de gemeente Moerdijk – niet voor uitgerust zijn. Onderkent de minister ook dat het voeren van een verantwoord vestigingsbeleid en het eventueel saneren van verkeerd geclusterde bedrijven in ieder geval voor de acht grootste clusters Brzo-bedrijven van nationaal belang is? Graag hoor ik een toezegging op dat punt.

In eerste termijn heb ik er namens de SP-fractie voor gepleit om op basis van maatschappelijke kosten-batenanalyses vast te stellen welke maatregelen op het gebied van veiligheid en bronbeleid effectief zijn. Crasbuffers en schermen tegen de hitte zijn al een aantal keren genoemd. Je zou echter ook kunnen denken aan infrastructuur. Ik noem de boog bij Roosendaal. Daarbij zou op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse vastgesteld moeten worden wat per saldo het meest effectief is. En dat moet je vervolgens gaan doen. De minister zegt dat wij daar al het nodige aan doen. Ik vind het daarom eigenlijk niet nodig om er nog iets meer aan te doen, maar ik kan mij niet herinneren dat wij bij de Kamer bijvoorbeeld een kosten-batenanalyse van de crashbuffers voorbij hebben zien komen. Als die er nog niet is, zou ik graag de toezegging krijgen dat die er alsnog zal komen.

In de eerste termijn heb ik net als een aantal collega's aandacht gevraagd voor het spoorvervoer langs het Twentekanaal en het IJsselkanaal. Dat knelpunt wordt

Paulus Jansen

groter als we over dat spoor in het verlengde van de Betuweroute meer treinen gaan sturen. Ik zie niet goed in hoe wij dat knelpunt tegen acceptabele kosten kunnen oplossen. Ik zie wel dat vervoer over water een alternatief kan zijn. De minister gaat al investeren in het Twentekanaal. Een paar maanden geleden heeft zich daar namelijk een probleempje voorgedaan met een sluis. Mijn suggestie is om het Twentekanaal in één keer op te waarderen tot een kanaal voor klasse 5-schepen. Die schepen kunnen dan tot Hengelo doorvaren. Daardoor verbeteren we niet alleen de veiligheid op dat traject, maar krikken we tegelijkertijd de capaciteit voor de binnenvaart op. Dat zal deze minister toch als muziek in de oren klinken.

Ik maak nog een opmerking over mijn amendement op stuk nr. 14. Dat is het amendement dat het mogelijk maakt dat bij vervoer van gevaarlijke stoffen eisen kunnen worden gesteld aan de aangewezen technieken en materialen. Ik noem bijvoorbeeld het voorschrijven van crashbuffers. De uitvoering van dat voorschrift laat ik over aan de minister. Eerlijk gezegd, lijkt mij dat een goede kapstok om maatregelen die gebleken kosteneffectief zijn, af te dwingen. Freeriders worden dan voorkomen. Om die reden handhaaf ik dit amendement, ondanks het feit dat de minister daar anders tegen aankijkt. Mocht de minister een andere techniek voorstellen, dan vind ik dat uiteraard ook prima. Om die reden heb ik de vierde motie van de heer Haverkamp medeondertekend.

Ik wil graag afsluiten met het indienen van drie moties.

De heer **Aptroot** (VVD):

Sprak de heer Jansen over zijn amendement op stuk nr. 14?

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

Ja. Of heb ik een oude versie voor mijn neus?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ja. Het amendement op stuk nr. 14 is vervangen door het amendement op stuk nr. 24. Ik houd het voor de heer Jansen even bij.

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

Mijnheer Aptroot, als ik u niet had! Dank.

Voorzitter. Mijn eerste motie heeft betrekking op de handhaving. In reactie op een vraag van een collega stelde de minister dat het toezicht op de veiligheid van emplacementen berust bij het lokale bevoegd gezag, namelijk de gemeente. Het toezicht bij de vrije baan zit elders, volgens mij bij de ILT. Dat lijkt de SP-fractie niet erg logisch. Het transport van A naar B passeert vele gemeenten en vele emplacementen. Het ligt dus erg voor de hand om het toezicht in één hand te brengen. Dat zou de informatiestroom ook een stuk eenvoudiger maken. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de handhaving van de wettelijke bepalingen inzake externe veiligheid van spoorvervoer voor de vrije baan en voor emplacementen niet berust bij één bevoegd gezag;

overwegende dat deze versnippering van de handhaving gezien de samenhang binnen het spoorwegnet en doorgaande transporten met gevaarlijke stoffen onlogisch is;

verzoekt de regering, binnen een jaar een voorstel aan de Kamer te doen om het toezicht op de externe veiligheid bij het spoor in één hand te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Paulus Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 43 (32862).

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

Mijn tweede motie heeft betrekking op het rekenmodel dat wordt gebruikt om vast te stellen hoe het is gesteld met de veiligheid langs infrastructuur, zowel spoorwegen als kanalen, rivieren en wegen. De Kamer heeft bij geluid en luchtkwaliteit vastgesteld dat daar een vorm van kwaliteitscontrole nodig is, omdat partijen anders de data die daarvoor gebruikt worden, kunnen beïnvloeden en dat leidt tot foutieve, meestal te lage inschattingen van risico's. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de uitkomst van berekeningen voor de externe veiligheid bij transportassen (water, spoor, weg) in hoge mate bepaald wordt door de kwaliteit van de in het rekenmodel ingevoerde gegevens;

overwegende dat er op dit moment geen onafhankelijke toets is op de kwaliteit van de gebruikte data;

overwegende dat bij rekenmodellen voor geluid en luchtkwaliteit die gebruikt worden voor het vaststellen van externe effecten van infrastructuur inmiddels een vorm van steekproefsgewijze controle door een onafhankelijke partij geregeld is;

spreekt uit dat een controle op de kwaliteit van de gebruikte invoerdata en de representativiteit van de uitkomsten ook bij het rekenmodel voor externe veiligheid gewenst is;

verzoekt de regering om hiertoe binnen een jaar een voorstel aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Paulus Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 44 (32862).

Paulus Jansen



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

Mijn laatste motie gaat over een punt waarover de minister in eerste termijn nog niets heeft gezegd, namelijk de identificatiechip voor transportmiddelen. Deze zou goed aansluiten bij de motie van collega Haverkamp.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om te onderzoeken of de effectiviteit van de handhaving en de rampenbestrijding bij het transport van gevaarlijke stoffen verbeterd kan worden door invoering van een op afstand uitleesbare identificatiechip,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Paulus Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (32862).



Mevrouw **Dikkers** (PvdA):

Voorzitter. De vorige keer begon ik mijn eerste termijn met te melden dat heel veel Nederlanders, en ik ook, meespelen in de Staatsloterij en dat je de kans op winnen altijd hoger inschat dan de kans op verliezen. Zo schatten wij ook de risico's die wij lopen, lager in dan de risico's die wij daadwerkelijk lopen. Ik kan mij voorstellen dat de Kamer enorm benieuwd is naar wat ik de afgelopen maand heb gewonnen. Ik heb wederom een tientje gewonnen, kan ik u vertellen. De reden dat ik dat zeg, is dat het risico dat ik loop om een tientje te winnen, gelijk is aan het risico dat mensen lopen op gevaar omdat zij aan een spoor wonen waar gevaarlijke stoffen langs kunnen rijden. Dat risico is er altijd, dus ik ben heel blij dat wij hier kunnen spreken over het verbeteren van de veiligheid op het spoor. Collega Aptroot schudt zijn hoofd, want dat gaat de VVD kennelijk ook enorm ter harte of hij wil vertellen hoeveel hij heeft gewonnen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb niets gewonnen, want ik geloof niet zo in de Staatsloterij. Ik weet dat de kans dat je er beter van wordt, per saldo heel ongunstig is, want er blijft te veel aan de strijdstok hangen, net als bij allerlei goede doelen, maar bij de Staatsloterij wordt de kans van de minister van Financiën gespekt en dat doen we op andere manieren ook al voldoende. Ik denk dat de vergelijking met het winnen van een tientje als grap was bedoeld, want ik hoop niet dat de Partij van de Arbeid serieus meent dat de kans op een ernstig ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor vergelijkbaar is met de kans op het winnen van een tientje, want dan zou het een veelvoud slechter zijn dan het nu is. Zo erg is het gelukkig niet.

Mevrouw **Dikkers** (PvdA):

Ik noem het winnen van een tientje ook geen ernstig geluk, moet ik eerlijk zeggen, maar inderdaad, het is als grap bedoeld. Ik vind het fijn dat de heer Aptroot mijn humor begrijpt.

Er zijn nog twee punten waarvoor de PvdA extra aandacht wil vragen. In eerste termijn hebben we onze zorg geuit over de veiligheid bij de Drechtsteden en bij andere knooppunten, zoals ook door andere collega's aangekaart. De minister geeft aan dat het lastig is om de risico's verder terug te dringen, maar zij neemt wel aanvullende maatregelen om te komen tot een vermindering van die risico's. Wij vragen nadrukkelijk om in te gaan op de aard van de maatregelen en de bedragen die daarmee gemoeid zijn, maar dat mag ook schriftelijk.

Zijn de Drechtsteden voldoende in staat om de noodzakelijke maatregelen uit te voeren? Wij hebben van Dordrecht begrepen dat op 25 mei voor het laatst contact is geweest over de te nemen maatregelen, maar dat weinig concreet is vastgelegd. Wij willen graag weten welke stappen hier worden genomen. Andere collega's hebben ook gevraagd of er een saneringsbudget beschikbaar is dat afdoende is. Op welk niveau bevinden de gesprekken met de gemeenten zich nu? Het budget voor groot onderhoud en capaciteitsuitbreiding is al genoemd. Ik neem echter aan dat dit budget is bedoeld voor groot onderhoud en capaciteitsuitbreiding en niet voor het oplossen van deze knelpunten. Wij verwachten dat de minister snel en daadkrachtig met oplossingen komt; zo kennen wij haar ook. Wij horen wel heel erg graag welke oplossingen dat zijn.

Daarnaast zouden wij graag zien dat in de wet meer prikkels worden ingebouwd om vervoerders te stimuleren, veiliger te werken. De minister laat het graag van Europa afhangen of wagons van extra beveiligingswanden mogen worden voorzien, maar wij roepen haar op om een stapje verder te gaan. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het basisnet algehele veiligheidsplafonds gelden waardoor niet een individuele vervoerder maar de sector als geheel profijt heeft van een investering in veiligheid;

constaterende dat het voor het verlagen van de risico's belangrijk is om individuele vervoerders te belonen zodat zij een prikkel krijgen om te investeren in veiligheid;

verzoekt de regering om voor het basisnet maatregelen uit te werken waarbij vervoerders die extra veiligheidsmaatregelen nemen, beloond worden en deze voorstellen binnen een halfjaar naar de Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dikkers, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Van Veldhoven en

Dijkers

Haverkamp. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 46 (32862).

De vergadering wordt van 18.20 uur tot 18.35 uur geschorst.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Voorzitter. Dank u wel voor de tijd om nog even alles op een rijtje te kunnen zetten. Het is een vrij technisch onderwerp. Het is heel belangrijk, maar er zitten ook veel technische componenten aan. Er zijn ook veel moties ingediend en amendementen gewijzigd. Het was dus even puzzelen en ik hoop dat ik de zaken in de juiste volgorde behandel. Anders hoor ik het vanzelf wel van de Kamer.

Ik begin mijn beantwoording naar aanleiding van de vragen van de heer Haverkamp, die, net als de vorige keer, zich afvroeg wat nu de beperkende maatregelen zijn die uitgaan van een groepsrisico. Ik wil het hier graag nog een keer zeggen. Het is heel belangrijk om juist nu zo'n basisnet vast te leggen. Daarvoor gebruik je het groepsrisico. De beperkende maatregel gaat dus eigenlijk van de voorkant uit. Wij weten dat er zonder basisnet op een heleboel plekken een te groot risico gaat ontstaan. Door nu het groepsrisico in te voeren in dit basisnet, is er straks bijvoorbeeld op de Brabantroute minder ruimte dan nu, doordat wij dat plafond vaststellen. Dat betekent dat vervoerders verlokt of gedwongen worden, hoe je het ook wilt noemen, om van andere routes gebruik te maken, bijvoorbeeld de Betuweroute. Dit is dus juist hét instrument om ervoor te zorgen dat, daar waar het te veel is, er naar alternatieven wordt gezocht, zowel in de innovatie bij het bedrijf zelf als in het kiezen van andere routes. Dat gaat straks ook gelden voor Zwijndrecht, Dordrecht en dergelijke. Zij hebben dit juist nodig om goederentreinen met gevaarlijke stoffen langs andere routes te laten afwickelen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het concept groepsrisico is bij mijn fractie bekend. Begrijp ik u nu zo dat, als er een x-aantal treinen over een corridor rijdt, met het vaststellen van het groepsrisico het "x min een bepaald aantal" nu al gaat plaatsvinden? U hebt tegen de heer Aptroot gezegd dat er voldoende capaciteit is tot 2040.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Daar ga ik zo meteen op in. Het klopt inderdaad dat dit nu al gaat plaatsvinden. U wilt eigenlijk weten of er nu minder treinen gaan rijden. Op basis van de huidige prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is er tot 2020 voldoende ruimte. Van 2020 tot 2040 is er krapte, maar door het basisnet en de afspraken die wij hebben gemaakt met de vervoerders, zien zij dit als een prikkel om te innoveren. Zij weten dat zij met dat plafond te maken krijgen. Daar moet dus niets van worden afgesnoept. De vervoerders hebben aangegeven, zeg ik in antwoord op de heer Aptroot, dat zij voldoende mogelijkheden zien om de ruimte tot 2040 ook waar te gaan maken, juist met die innoverende technieken. Wij weten dus op basis van de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat wij op een aantal plekken te veel risico's hebben. Juist dit is een middel om de sector de zekerheid te bieden dat men kan doorgroeien. Daarnaast krijgt de sector een prikkel om te innoveren. De gemeenten en de omwonenden krijgen de

zekerheid dat het niet de spuigaten uitloopt. Door middel van monitoring zal ik de Kamer regelmatig op de hoogte houden van de prognoses. De Kamer kan dan mij of mijn opvolgers steeds afrekenen op de beloftes op dat vlak.

Op een vraag van de heer Haverkamp zeg ik dat er steeds een herijking van de cijfers plaatsvindt. De cijfers zijn het uitgangspunt voor de afspraken met de gemeenten en de vervoerders over het basisnet. De afgesproken plafonds worden continu in de gaten gehouden. De resultaten daarvan zullen iedere vijf jaar naar de Kamer worden gestuurd, zoals ik ook heb aangegeven. De werkelijke en de verwachte cijfers zullen dan met elkaar worden geconfronteerd. Nogmaals, het uitgangspunt is dat het basisnet niet leidt tot het verlagen van een plafond, maar dat betrokkenen met elkaar ervoor zorgen dat zij binnen dat plafond blijven.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de heldere beantwoording. Ik had het verkeerd begrepen, dus ik verzoek u, het amendement op stuk nr. 30 in te trekken.

De voorzitter:

Het amendement-Haverkamp (stuk nr.30) is ingetrokken.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Voorzitter. Dan ga ik in op de moties van de heer Haverkamp. In de eerste motie die hij indiende, verzoekt hij de regering om maatregelen te nemen om bij het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor dichtbevolkte gebieden zo veel mogelijk te ontzien. Hij geeft ook aan dat de routeringsbevoegdheid pas gebruikt kan worden bij dreigende overschrijding van het risicoplafond. Ik kan die bevoegdheid ook eerder gebruiken, maar uitgangspunt is wel om dat pas te doen als er echt geen andere mogelijkheden meer zijn om het op te lossen. We willen zo veel mogelijk via de Betuweroute afvoeren. De huidige plafonds bieden daarvoor ook de mogelijkheid. Zonder een Basisnet Spoor zou er juist nog veel meer over de Brabantroute worden gereden. Wat de heer Haverkamp wil, doen we dus eigenlijk al. We nemen hiermee eigenlijk ook de maatregel om dichtbevolkte gebieden zo veel mogelijk te ontzien. Daarom vind ik deze motie overbodig. U kent mijn stijl: dan zeg ik ook altijd dat ik de aanneming van de motie ontraad.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik wil even vragen om welke motie dit nu ging.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Het gaat over de motie die als eerste ingediend werd.

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, u had het over de motie die als derde is ingediend, de motie op stuk nr. 36. Anders krijgen we echt verwarring.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Excuus, voorzitter. Ik ga even terug naar de motie die als eerste ingediend is, de motie op stuk nr. 34 van de heer Haverkamp. In die motie wordt de regering verzocht te werken aan nieuwe wetgeving waarmee in ieder geval geborgd is dat er een maximaal risicoplafond wordt vastgesteld en dat verbeteringen in de veiligheid van spoor-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

materieel niet automatisch leiden tot meer verkeer, maar ook tot een lager risicoplafond. Allereerst staat in de constatering dat er aansluiting is gezocht bij wetgeving van de luchtvaartsector. Dat klopt niet helemaal. Het is eigen beleid, waarin delen van het luchtvaartbeleid zijn opgenomen, maar ook delen van ander risicobeleid. De heer Haverkamp verwijst in zijn betoog naar het geluidsplafond. Ik noem maar even de auto's of vliegtuigen. Elke auto maakt geluid, maar niet elke auto heeft een risico. In dit geval gaat het dus ook echt om iets anders. Het risico is er, maar het is niet altijd overlast. Schiphol is bijvoorbeeld stationair, terwijl het hier gaat om risico's in beweging. Ik wil de aanneming van deze motie dus ontraden, omdat het de groei beperkt om het op deze manier te doen. Je neemt daarmee ook de innovatie weg bij de bedrijven om risicoreducerende maatregelen te nemen, terwijl dat nu juist is wat we willen. Het BLEVE-vrij convenant bijvoorbeeld wilden zij ondertekenen, omdat ze weten dat wij met de wet op het basisnet zouden komen. Ze zouden dit soort maatregelen niet nemen en die dure investeringen niet plegen, als de voordelen die daarmee behaald worden, zouden worden afgetopt. Al kom je op een gegeven moment tot een soort verdeling van hoeveel wel en hoeveel niet. Er is zorgvuldig onderhandeld tussen gemeenten, vervoerders en het Rijk. Daarmee hebben we aan de betrokken bedrijven ook de zekerheid geboden dat ze, als ze hun best doen, de groei ook mogen gebruiken. Er gaat in de komende jaren nog heel veel groei plaatsvinden, dus ze hebben de ruimte die vrijkomt ook echt nodig.

Dan kom ik op de tweede motie die de heer Haverkamp heeft ingediend, de motie op stuk nr. 35. Daarin wordt verzocht om met ProRail en de vervoerders- en verladersorganisaties afspraken te maken om tot de regeling te komen dat 24 uur van tevoren de wagenlijsten worden aangeleverd. Ik kan mij dat verzoek voorstellen. Het lijkt ook aantrekkelijk. Ik ontraad de aanneming van deze motie toch, omdat dit geen bijdrage levert aan de veiligheid. Het maakt niet uit of die lijst 24 uur van tevoren bekend is of korter van tevoren. Op het vlak van de veiligheid verandert daardoor niets, omdat de lijsten pas verstrekt worden aan hulpverleners nadat een ongeval heeft plaatsgevonden. De hulpverleners willen niet vooraf al die lijsten hebben, maar pas nadien. Wij gaan dan meer in de richting van de identificatiechip, waarover ik straks nog iets zal zeggen. Via een dergelijke chip kan men extra snel over informatie beschikken, maar de burgermeesters zullen niet heel blij worden van het vooraf beschikken over die lijsten.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Jansen een interruptie wil plegen, maar hij is niet de indiener van deze motie.

De heer Paulus Jansen (SP):

Nee, maar ik ben wel de indiener van een andere motie.

De voorzitter:

Die andere motie is nog niet aan de beurt.

De heer Paulus Jansen (SP):

Dat klopt, maar het is voor mij handig om deze moties bij elkaar te betrekken, want de identificatiechip heeft betrekking op hetzelfde punt.

De voorzitter:

Ik stel voor dat wij die motie erbij pakken.

De heer Paulus Jansen (SP):

Het gaat om de motie op stuk nr. 45. De minister zegt dat de informatie interessant is op het moment dat een ramp gebeurt, maar ik zie nog een tweede voordeel dat verbonden is aan de identificatiechip, namelijk het voorkomen van rampen. In eerste termijn heb ik het voorbeeld van Vlissingen genoemd, waar ik niet meer op teruggekomen ben. Op het moment dat men weet waar bepaalde stoffen zich bevinden, kan men preventief zeggen dat iedereen even rustig aan moet doen omdat er iets gevaarlijks aankomt. Onderschrijft de minister dat uitgangspunt en onderschrijft zij ook dat de identificatiechip met het oog daarop heel handig kan zijn?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de motie op stuk nr. 45 wordt gevraagd om een op afstand uitleesbare identificatiechip. Met de heer Jansen vind ik het belangrijk dat men zo snel mogelijk kan zien welke stoffen getransporteerd worden op het moment dat zich problemen voordoen. Het gaat echter om vervoer van gevaarlijke stoffen langs bepaalde routes, dus de hele dag komen er gevaarlijke stoffen voorbij op die routes. Het van tevoren waarschuwen van hulpverleners dat er gevaarlijke stoffen langs komen, zal daarom niet het gewenste effect hebben. De hulpverleners weten dat. Zij zullen niet steeds alle informatie bestuderen om te bepalen dat het ene transport gevaarlijker is dan het ander, zodat zij alvast met de brandweerauto klaar kunnen staan. Pas als zich een incident voordoet, moeten zij onmiddellijk kunnen beschikken over die gegevens. Daarom is het wat mij betreft niet relevant om vooraf te beschikken over de gegevens.

De identificatiechip is prachtig. Hoe sneller men gegevens kan zien, hoe beter. Alleen wijs ik erop dat het gaat om internationale transporten, zodat wij dit internationaal zullen moeten regelen. Het heeft geen zin als wij de chip voor sommige treinen wel en voor andere treinen niet gebruiken. Sterker nog, het zal internationaal niet zomaar kunnen dat wij andere eisen stellen dan anderen. Derhalve is het gevraagde in de motie op stuk nr. 45 niet te realiseren. Wel gaat het hier om iets waar wij in internationaal verband aandacht voor kunnen vragen.

De voorzitter:

U ontraadt dus de motie op stuk nr. 45. Is dat wat u zegt?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb er geen bezwaar tegen om te onderzoeken of de effectiviteit van de handhaving en de rampenbestrijding bij het transport van gevaarlijke stoffen verbeterd kan worden door invoering van een op afstand uitleesbare identificatiechip. Ik denk echter dat wij vooral internationaal moeten bekijken in hoeverre daar steun voor zal zijn.

De heer Paulus Jansen (SP):

Dat waarden wij ten zeerste, want dat is inderdaad onze bedoeling. Ik snap dat het handig is om iets dergelijks gezamenlijk te doen.

Ik denk dat de chip wel degelijk ook preventief erg belangrijk kan zijn voor de verkeersleiding. De verkeersleiding van het Amsterdam-Rijnkanaal kan op die manier zien dat er van de ene kant iets aankomt met LPG, terwijl er van de andere kant iets aankomt met petroleum of ben-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

zine. De verkeersleiding kan daar op plannen, al of niet met hulp van geautomatiseerde hulpmiddelen. Hetzelfde gebeurt nu ook al in de luchtvaart, om te voorkomen dat twee vliegtuigen ...

De voorzitter:
Uw vraag is?

De heer **Paulus Jansen** (SP):
Mijn vraag is of ook de minister dat ziet als een pluspunt en dat wil inbrengen bij de internationale lobby voor dit systeem.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik wil wel lobbyen voor een dergelijke chip, omdat ik denk dat technologische verbeteringen op dit terrein sowieso belangrijk zijn. Ik geloof echter niet in het vooraf bekend zijn van allerlei stoffen. Dat betekent dat de verkeersleiding ook deskundig moet zijn op het gebied van gevaarlijke stoffen – wat nu niet het geval is – en moet weten of de ene stof gevaarlijker is dan de ander. Zij handelt het verkeer niet op die basis af. Zij handelt het verkeer af op een veilige wijze, door te kijken hoe er veilig gesloten kan worden en hoe er veilig gepasseerd kan worden. Wij kunnen het de mensen niet aandoen om daarnaast in te schatten hoe gevaarlijk de vervoerde stoffen zijn. Het gaat om vrij complex materiaal. Op dat onderdeel ben ik het dus niet met de heer Jansen eens.

De heer **Haverkamp** (CDA):
Ik zou het prettig vinden als de minister de duiding van mijn eerste motie die ik in het debat heb gegeven, zou overnemen. Innovatie wordt niet automatisch afgestraft met minder capaciteit. Het is een en-ensituatie. Aan het eind van de dag moeten ook de omwonenden van het spoor voordeel hebben bij innovatie.

Wat betreft mijn tweede motie wil ik opmerken dat het raar is dat iemand die naar de Verenigde Staten wil reizen zich uren van tevoren moet melden om te kunnen bekijken of het vliegtuig wel of niet veilig kan vertrekken, terwijl ProRail niet weet wat er in een trein zit als die gaat rijden. Wij zijn enorme wetgeving aan het optuigen en wij kunnen dat pas achteraf zien, als het fout gaat. Ik begrijp die redenatie van de minister niet zo goed.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Voor ProRail is het van belang dat men kort voordat de trein gaat rijden weet wat erin zit, zodat bekend is of het al dan niet binnen het plafond past. Dan kan ProRail zeggen of de vervoerder wel of niet kan gaan rijden. Bij een passagier is het waarschijnlijk minder snel aan te passen of moeten zaken gecheckt worden met allerlei andere achtergrond dossiers en moet worden bezien of zij ooit bij allerlei criminele organisaties hebben gezeten. Daar zijn die uren voor nodig. Dat zou ook zo snel mogelijk moeten gebeuren. Het maakt – dat heb ik geprobeerd te zeggen – voor de veiligheid niet uit of je het eerder weet of niet. Op dat punt wordt er niet gestuurd. Het weten wat er in die wagons zit, is van belang nadat er een ongeval heeft plaatsgevonden.

De heer **Haverkamp** (CDA):
De minister zegt nu twee dingen. Eerst zegt zij dat op het moment dat ProRail dat weet, die informatie wordt gebruikt om te sturen op de risicoplafonds. Heb ik dat goed begrepen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
ProRail of de verschillende vervoerders moeten weten of het past binnen het plafond. Dat wordt allemaal bij elkaar opgeteld en het wordt achteraf gecheckt. Wij evalueren elke drie, zes, negen en twaalf maanden. Of zij daar op de dag zelf sturend op zitten, weet ik niet, moet ik eerlijk bekennen. Volgens mij heeft de heer Haverkamp in de eerste termijn gevraagd of je niet veel langer van tevoren zou kunnen aangeven wat voor risico's er op ons afkomen. Dat is van tevoren niet goed te bepalen. Dat is weleens geprobeerd, bijvoorbeeld in de zomer alvast bedenken wat er in de winter gaat komen. Het is echter afhankelijk van het type zomer of winter hoeveel LNG er bijvoorbeeld moet worden vervoerd. Dat weet je niet. Het is echter wel van belang om te weten wat er in zo'n wagon zit voor het geval er een ongeval plaatsvindt. Het is dus niet – misschien zeg ik dat niet goed – het sturingsmiddel, maar een middel om ervoor te zorgen dat als er iets is de hulpverlening zo snel mogelijk op gang kan komen.

Ik was volgens mij bij de derde motie van de heer Haverkamp. Daarin wordt gevraagd om in overleg met vervoerder en verladers regels op te stellen om door middel van bronbeleid het risico op ongevallen met gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk te verlagen. Oh nee, dat is de vierde motie. Ik zal de derde erbij pakken. De derde gaat over de dichtbevolkte gebieden. Die heb ik aan het begin van mijn betoog als nummer één betiteld, dus daar heb ik net al iets over gezegd. Dat doen wij door het basisnet in te stellen. Doordat wij dat instellen, wordt gekeken waar het risico het hoogst is. In dichtbevolkte gebieden is dat hoger dan in andere gebieden, doordat je plaatsgebonden risico en groepsrisico hebt. Daardoor wordt het vervoer eigenlijk gedwongen of verlost om ofwel andere routes te nemen ofwel te investeren in het verminderen van het risicoprofiel.

De heer **Haverkamp** (CDA):
Het spijt mij oprecht dat ik hier een paar keer moet staan, voorzitter. In de schriftelijke behandeling en in de eerste termijn zijn andere zaken gezegd dan de minister nu zegt bij de duiding van de moties. Dat maakt het voor mij heel erg lastig. Als ik nu de duiding van de minister hoor, zijn het inderdaad overbodige moties. Ik had ze niet ingediend als dit allemaal in de schriftelijke behandeling aan de orde was gekomen en in de eerste termijn van de minister. In haar eerste termijn heeft zij in antwoord op vragen van de heer Aptroot betoogd dat zij pas zo laat mogelijk zou overgaan tot routing. Dat is de reden dat ik deze motie heb ingediend. Als de minister nu al zegt dat dichtbevolkte gebieden zo vroeg mogelijk zullen worden ontzien, is deze motie inderdaad overbodig.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Hier staat dat ik mijn routeringsbevoegdheid pas kan gebruiken bij dreigende overschrijding van het risicoplafond. Wat ik hier heb gezegd, is dat ik hem al veel eerder kan gebruiken. Ik heb mijzelf namelijk niet beperkt in de wet. Ik heb in eerste termijn gezegd dat ik hem pas zo laat mogelijk wil inzetten. Dat wil ik, omdat in vind dat deze sectoren en de gemeenten juist samen tot een oplossing moeten komen om ervoor te zorgen dat er zo veilig mogelijk wordt gereden. Ik wil dus niet dwingen, maar verlokken.

In de motie wordt vervolgens gevraagd om bij het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor dichtbevolkte gebieden zo veel mogelijk te ontzien. Daarmee kan ik het

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

niet oneens zijn. Dat is uiteraard ook het uitgangspunt van het Basisnet Spoor. Daarin wordt ervoor gezorgd dat het niet meer ongebreideld kan groeien en dat er een plafond komt. Het plafond wordt bepaald op grond van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De vraag hoe dichtbevolkt het gebied is waar men doorheen rijdt, speelt daarmee dus ook een rol. Als het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen wordt vastgesteld, zullen automatisch de locaties met het hoogste risico worden ontzien en zal men meer over de Betuweroute gaan rijden. Bovendien zal er meer worden geïnvesteerd in risicoreducerende maatregelen op plekken waar men toch per se wil rijden omdat er geen alternatieve route beschikbaar is. Hiermee heb ik dus eigenlijk de motie overbodig verklaard. Ik ontraad dus de motie, want ik voer het gevraagde beleid eigenlijk al uit. Volgens mij is dat helder.

De voorzitter:

Het lijkt mij goed om kort op de andere moties in te gaan, minister. Wij zijn pas aangeland bij de derde motie.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, ik zal het sneller doen, want er zijn ook nog veel amendementen.

De voorzitter:

Inderdaad.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de motie op stuk nr. 37 wordt de regering gevraagd om via bronbeleid te gaan werken. Dat doen wij al. Ik noem het BLEVE-vrij rijden. Ik noem de vullers en lossers en de druppellekkage waarover ik heb verteld. Deze motie is dus volgens mij overbodig. Ik ontraad de Kamer daarom het aannemen van de motie.

De fractie van de ChristenUnie vraagt mij hoe het zit met de jurisprudentie over emplacements. De uitspraak van de Raad van State is heel helder. Daarin staat dat wij nog eens zouden moeten kijken naar het doorgaand verkeer dat valt onder de gemeentelijke vergunning. Doorgaand verkeer valt onder het basisnet, het overige valt onder de regeling rond emplacements. De Raad van State vindt dat wij bestuurlijke afspraken moeten maken over hoe wij omgaan met de zaken die op een emplacement samenhangen met het doorgaande verkeer. Ik heb in mijn brief aan de Kamer geschreven dat over die punten nog wordt overlegd tussen gemeenten, het Rijk en de vervoerders. Het is dus mogelijk dat in de toekomst een aantal zaken die nu onder de gemeentevergunning vallen, alsnog worden opgenomen in het Basisnet Spoor. Dat weten wij nu nog niet. Wellicht gaat het om een kleine wijziging. Dit doen wij dus naar aanleiding van de opmerkingen en de jurisprudentie van de Raad van State.

Mevrouw Wiegman vroeg ook hoe het zit met de alles-uit-de-kastmaatregelen. Welke specifieke maatregelen zijn er en wat wordt er al ingezet bij Dordrecht? Ik neem de vragen even samen. Bij Dordrecht worden extra maatregelen genomen op het vlak van railgeleiding in de spoorbocht ter hoogte van het hoogste risico. Er zijn groenegolf-maatregelen om de kans op botsen te verkleinen. Bij herinrichting of herontwikkeling van bijvoorbeeld gebouwen met veel inwonenden, bezien wij of deze gebouwen iets verder van het spoor af kunnen worden gebouwd. Hetzelfde geldt voor gevels van nieuwbouw.

Er is ook gevraagd of er een saneringsbudget beschikbaar is voor het basisnet en, zo ja, of dat dan ook wordt

ingezet voor Dordrecht. Ja, er is een saneringsbudget van 13 mln. Van dat geld worden bijvoorbeeld gebouwen gesaneerd.

Mij is ook gevraagd hoe het precies zit met VEZA. Het klopt dat dit niet goed in het MIRT stond. Ik heb het nog eens nagekeken en het stond er inderdaad nog niet in. Ik heb toen gezegd dat ik inschat dat het hierbij gaat om 300 mln., omdat ik dat bedrag weleens heb gehoord. Wij weten dat dit in 2006 door ARCADIS is ingeschat op een bedrag van tussen 170 mln. en 215 mln. Ik weet dat ik, inderdaad naar aanleiding van een motie-De Rouwe, de interne informatie heb gekregen dat er nu wordt geschat dat de VEZA-boog op zo'n 300 mln. uitkomt. Ik zal daarin bij het MIRT nader inzicht geven. Ik schat dit dus op 300 mln., maar ARCADIS komt uit op een bedrag van 170 mln. in 2005 tot 215 mln. in 2006. Wij moeten daarbij rekening houden met de prijsstijgingen in de tussentijd.

Mevrouw Wiegman heeft een aantal vragen gesteld over de Hanzelijn. De antwoorden daarop zal ik naar de Kamer sturen. Ik weet niet of ik alle vragen kan beantwoorden. Misschien moeten we voor sommige antwoorden nog wachten op informatie over OV SAAL. De antwoorden die ik al wel kan geven, zal ik de Kamer doen toekomen.

Mevrouw Wiegman heeft drie moties ingediend. In de motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 39 wordt verzocht om op enkele routes de risicoplafonds op nul te zetten. Dat gebeurt eigenlijk vanzelf. Als in de marktverwachting op een route geen vervoer van gevaarlijke stoffen is voorzien, dan is het berekende plafond ook nul. Nul betekent niet dat er geen enkele trein overheen kan. Er kunnen wel enkele overheen maar heel weinig. In het wetsvoorstel is er ook al in voorzien dat ik dat mogelijk kan maken in het geval van incidenten of bij kleine hoeveelheden vervoer. Dat wordt dan in de monitoring verantwoord.

De voorzitter:

Wat is uw oordeel over de motie?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik laat het oordeel aan de Kamer. Wat kan ik zeggen? Ik zou hem ook overbodig kunnen vinden of kunnen ontraaden. Ik vind het altijd moeilijk om te bepalen welke oordelen erbij horen.

Ik kom op de motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 40, waarin wordt gevraagd om voor tien gemeenten binnen een jaar een overzicht te sturen. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat we hebben gekozen voor Dordrecht, Tilburg en Zwijndrecht. De vorige minister heeft een budget beschikbaar gesteld van in totaal 15 mln. om een en ander aan te pakken op locaties met de hoogste risico's. Dat is ook echt aan deze locaties gelinkt. We hebben gezegd dat we de risico's op bepaalde locaties wel acceptabel vinden, maar dat dit niet geldt voor deze locaties. Er is dan ook budgetgebonden voor deze locaties gekozen.

Voor deze locaties loopt het onderzoek. Gemeenten werken daar ook aan mee. Samen hebben we in ieder geval geduid welk type maatregelen uit het onderzoek naar voren zou kunnen komen. Ik ga dus niet nu tien andere gemeenten inclusief de bijbehorende middelen eraan toevoegen, want dat is niet mogelijk. Als de Kamer dat wel wil, zullen we over de financiële bijdrage moeten praten.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De voorzitter:

Wat is dus het oordeel?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ontraad de motie. Excuus.

Ik kom op de motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 41, waarin wordt verzocht om de grensovergang bij Oldenzaal niet meer te gebruiken voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik ontraad de motie. Het gebruik van drie grensovergangen voor het spoorvervoer naar Duitsland heeft ook te maken met de wens van Duitsland om de capaciteit op het Duitse net optimaal te benutten. De concentratie van alle vervoer op de Betuweroute betekent voor de Duitsers dat al het goederenvervoer door het drukke Ruhrgebied moet. Daar moeten we ook rekening mee houden. Wij hebben wensen over de grens, maar die hebben zij natuurlijk ook. Nut en noodzaak van het gebruik van de route Elst-Oldenzaal is al meermalen uitvoerig onderzocht. Daarom ontraad ik deze motie.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink
(ChristenUnie):

Ik heb deze motie nog best wel vriendelijk geformuleerd. Ik vraag gewoon om in overleg te treden en ergens op in te zetten. De minister ontraadt deze motie. Bedoelt zij daarmee dat dit allemaal al is gebeurd en dat zij haar conclusies al heeft getrokken? Of zegt zij: ik heb het nog niet gedaan, maar ik heb bij voorbaat mijn conclusies al getrokken? Als dat laatste het geval is, lijkt mij deze motie wel relevant. Het is relevant om dan toch in overleg te treden en die inzet nog maar eens te zoeken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij zijn altijd met onze collega's in overleg over optimale aansluiting. Soms is dat heel complex, want wat wij willen, is iets wat zij niet willen en andersom. Ik heb hier zelf nooit discussie over gevoerd met collega's. Op basis van de informatie die ik heb gekregen, ga ik er echter van uit dat dit in het verleden wel gebeurd is. Zo niet, dan zal ik dit zelf weer aan de orde stellen. Maar nogmaals, het antwoord is heel helder als collega's internationaal zeggen dat zij niet alles door het Ruhrgebied willen laten gaan.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink
(ChristenUnie):

Ik begrijp dat de minister in de afgelopen twee jaar zelf nog geen overleg over dit onderwerp heeft gezocht. Als ik dit antwoord zo hoor, heb ik alle redenen om deze motie in stemming te brengen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mocht het helpen, dan kan ik bekijken wat hierover in het verleden gezegd is en afgesproken is. Indien nodig kan ik die gegevens voor de stemmingen aan de Kamer doen toekomen.

Ook bij de fractie van D66 waren er zorgen over het overschrijden van het groepsrisico. Er werd gevraagd naar Zwijndrecht, Dordrecht, Tilburg en de maatregelen daarvoor. Daarover heb ik zonet iets gezegd.

In de motie-Van Veldhoven op stuk nr. 42 wordt gevraagd om nog dit jaar duidelijkheid te verschaffen over de maatregelen die genomen worden om de risico's terug te brengen en de financiële middelen hiervoor ter beschikking te stellen. Wij zullen dit jaar duidelijkheid verschaffen over de maatregelen die genomen zullen worden. De middelen die wij hebben en die de gemeenten

toekomen, zullen wij ter beschikking stellen. Ik wil in verband met deze motie echter helder gemeld hebben dat dit niet betekent dat wij alles gaan betalen wat bijvoorbeeld des gemeente is of aan andere partijen is. In dat opzicht is de motie wel heel open geformuleerd. Als ik de motie zo kan interpreteren, is het oordeel over de wijze om hiermee om te gaan wat mij betreft aan de Kamer. Ik denk echter dat het wel belangrijk is om de beperkingen even te noemen.

Verder gaf mevrouw Van Veldhoven aan dat zij het amendement op stuk nr. 16 intrekt. Daar kom ik zo op.

De VVD-fractie vroeg naar de capaciteit. Zoals ik zonet al zei, is die tot 2020 hard vastgelegd. Voor verdere groei tot 2040 is een set van veiligheidsmaatregelen in beeld, die nu nader wordt onderzocht. Het bedrijfsleven heeft een goed gevoel dat dit voldoende groei ruimte en robuustheid oplevert.

De heer Aptroot roept mij op om met het goederenvervoer zo veel mogelijk naar de Betuweroute te gaan en niet zo veel naar andere plekken in Nederland, maar ik zal toch altijd wel iets langs andere wegen moeten afwickelen. Ik ken ook heel goed de gevoelens van de Kamer met betrekking tot het oostelijk deel van Nederland.

De SP-fractie vroeg naar het vestigingsbeleid. In het Basisnet Weg en Spoor is alleen sprake van enkele woningen die te dicht op de infrastructuur zijn geplaatst. De heer Jansen had het over verkeerd geclusterde bedrijven, maar het gaat om woningen. Ik blijf overigens van mening dat dit een decentrale aangelegenheid is.

De heer Jansen vroeg of het Twentekanaal klasse V kan worden. Dat vind ik eigenlijk niet helemaal in deze discussie over het basisnet passen. Dit hoort meer bij het investeringsprogramma MIRT. Ik zal schriftelijk op deze vraag reageren.

De heer Paulus Jansen (SP):

Het past er in zoverre wel bij dat wij in eerste termijn hebben gepleit voor de modal split, de verschuiving van spoor naar binnenvaart. Dan is het Twentekanaal natuurlijk een heel goed alternatief voor de IJssel- en Twentelijn over het spoor, waar een groot knelpunt zit.

De voorzitter:

Mijnheer Jansen, er is net gezegd dat hierover een brief zou komen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is natuurlijk interessant dat al onze infrastructuur zo goed mogelijk ontwikkeld is om een modal split mogelijk te maken, maar daarmee nemen wij bij het basisnet nog geen besluit over de vraag of wij het Twentekanaal in één keer voorrang willen geven boven allerlei andere kanalen. In die zin zeg ik de heer Jansen toe om hierop schriftelijk te reageren.

Ik kom op de motie op stuk nr. 43 van het lid Jansen, waarin de regering wordt gevraagd om binnen een jaar een voorstel te doen om het toezicht op de externe veiligheid bij het spoor in één hand te brengen. Ik ontraad deze motie, omdat ik van mening ben dat het volgen van de uitspraak van de Raad van State zal leiden tot een werkzame oplossing, waarmee gemeenten en bedrijven goed uit de voeten kunnen en die politiek ook goed is te verkopen. Toezicht in één hand is derhalve niet nodig. Hierop ben ik zonet, tijdens de discussie over de emplacementen, ook al ingegaan.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

In de motie op stuk nr. 44 van de heer Jansen wordt gevraagd om de kwaliteit van de gebruikte invoerdata en de representativiteit van de uitkomsten ook bij het rekenmodel voor externe veiligheid te laten controleren en binnen een jaar een voorstel daarvoor te doen. Wij willen dit doen door het Basisnet Spoor op te nemen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, inclusief het voorgeschreven risicomodel. De infrabeheerders van de gemeenten kunnen dan ook al anticiperen op het basisnet en op de inwerkingtreding van de wet. Ik laat het oordeel over deze motie dus aan de Kamer. Over de motie op stuk nr. 45 van de heer Jansen heb ik het zo-even gehad.

Ook de PvdA-fractie vroeg naar de veiligheid van de Drechtsteden. Daarop ben ik al meerdere keren ingegaan. De saneringsbudgetten zijn inderdaad een ander budget dan dat voor groot onderhoud. Mevrouw Dikkers heeft een motie ingediend waarin gevraagd wordt om een maatregel uit te werken waarbij vervoerders die extra veiligheidsmaatregelen nemen, worden beloond en deze voorstellen binnen een halfjaar naar de Kamer te sturen. Dit zit in het idee van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel beoogt juist dat degenen die meedoen aan het convenant BLEVE veilig rijden of aan andere risicoreducerende maatregelen uiteindelijk daardoor meer ruimte krijgen. Ik vind deze motie overbodig. Sterker nog, de motie houdt in dat wij hier voorstellen voor moeten toesturen. Dat zijn extra activiteiten en ook daarom onraad ik de motie.

Mevrouw **Dikkers** (PvdA):

De minister noemt twee maatregelen. Heeft zij nog meer maatregelen in petto? Ik wil de motie met alle liefde aanhouden, maar dan hoor ik graag dat er ook daadwerkelijk wat gaat gebeuren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Er wordt van verschillende kanten hieraan gewerkt. De vervoerders kijken naar de samenstelling van hun treinen. Mevrouw Dikkers sprak over het materiaal waarvan de treinen gemaakt zijn. Ook de gemeenten zijn er mee bezig bij hun bouwplannen. Als er voldoende afstand tot het spoor is, kan dit ook ruimte opleveren. Kortom, er zijn meerdere mogelijkheden.

Mevrouw **Dikkers** (PvdA):

Ik ben een beetje in verwarring. In de beantwoording in eerste termijn zei de minister dat wij voor heel veel maatregelen op Europees beleid moeten wachten. Wij kunnen dat niet zelfstandig inrichten. Nu vraag ik in de motie om dat toch zelfstandig te doen en dan zegt de minister: dat doen wij al.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik lees niet in de motie dat u vraagt om een nationaal voorstel. U vraagt om vervoerders die risicoreducerende maatregelen nemen voorrang te geven bij de capaciteitsverdeling. Dat maakt onderdeel uit van het wetsvoorstel.

Mevrouw **Dikkers** (PvdA):

Ik breng de motie in stemming.

De **voorzitter**:

Mijnheer Haverkamp, volgens mij zijn alle moties behandeld.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Dat is een correcte waarneming, maar de minister betreft nu een andere stelling dan in de schriftelijke voorbereiding. Het wordt wel heel erg verwarrend. In het interruptiedebat dat ik met de heer Aptroot had, heb ik erop gewezen dat het wetsvoorstel zoals ik het heb gelezen uitgaat van een totaal risicoplafond. Als iemand daarbinnen maatregelen neemt om het risico te verlagen, kan zijn concurrent er ook gaan rijden. Deze motie zegt nu juist: wie goed doet, goed ontmoet. Dat geldt niet voor het wetsvoorstel. Ik begrijp de duiding van de minister niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Volgens mij heb ik ook in eerste termijn gezegd dat juist partijen die meedoen aan convenanten en dat soort zaken ook bij de verdeling van de capaciteit een streepje voor zullen hebben.

De **voorzitter**:

Dan gaan wij nu over naar de amendementen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb in eerste termijn al veel amendementen behandeld.

De **voorzitter**:

Dat gaan wij niet opnieuw doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Sommige oude amendementen zijn gesplitst. Het voormalige amendement op stuk nr. 11 van mevrouw Wiegman is nu gesplitst in de amendementen op stuk nrs. 25 en 26. Amendement op stuk nr. 25 betreft het voornemen om de voorstellen tot wijziging van de plafonds voor zowel het vervoersaandeel als het groepsrisico aan de Kamer voor te leggen. Dat amendement ontraad ik. Het amendement op stuk nr. 26 betreft het voorstel om het voornemen tot wijziging van de plafonds maximaal vier weken voor de ingangsdatum aan de Kamer te sturen. Dat amendement wil ik overnemen.

De **voorzitter**:

Ik neem aan dat mevrouw Wiegman daar geen bezwaar tegen heeft.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Daar mag je alleen maar blij om zijn. Ik zou niet weten waarom ik eigenwijs zou moeten vasthouden aan het in stemming brengen van dit amendement. Het gaat mij om het resultaat.

De **voorzitter**:

Het amendement-Wiegman-van Meppelen Scheppink (stuk nr.26) is overgenomen.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het oude amendement op stuk nr. 18 is volgens mij het volgende gewijzigde amendement. Ik had het oorspronkelijke amendement ontraden. Er wordt nu een ministeriële regeling voorgesteld. Ik heb daar volgens mij geen advies meer over gekregen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 18 is vervangen door het amendement op stuk nr. 33.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Het amendement heeft nu stuk nr. 34?

De voorzitter:

Nee, stuk nr. 33.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Oké, dan komt het goed. Ik ontraad het amendement omdat het vaststellen van plafonds een zorgvuldig bestuurlijk proces is geweest, een compromis waarbij iedere partij water bij de wijn heeft gedaan. Ik acht het niet wenselijk om de uitkomst van dit proces nog een keer apart aan de Tweede Kamer voor te leggen, juist na zo'n proces. Daarom ontraad ik het amendement op stuk nr. 33.

De amendementen op stuk nrs. 19, 20 en 21 zijn volgens mij nog hetzelfde. Nee, het amendement op stuk nr. 21 is vervangen door het amendement op stuk nr. 27. Ik constateer dat dit amendement alleen maar betrekking heeft op de wijziging van plafonds voor plaatsgebonden risico's.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 27 is vervangen door het amendement op stuk nr. 38 of is het stuk nr. 39? Het amendement op stuk nr. 21 is vervangen door het amendement op stuk nr. 27. En ik hoor de heer Aptroot zeggen dat het amendement op stuk nr. 27 weer is vervangen door het amendement op stuk nr. 38. Zonder de heer Aptroot waren wij nergens.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik reageer positief op het amendement van mevrouw Wiegman op stuk nr. 38. Met de aanpassing die is gedaan, kan ik het amendement overnemen.

De voorzitter:

Als indiener van het amendement mag mevrouw Wiegman kort reageren.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Het resultaat telt. Ik vind het wel jammer, want ik had gehoopt ergens op het lijstje van het hoogste aantal aangenomen amendementen te komen. Dat gaat mij niet meer lukken, maar dat geeft niet. Het gaat om het resultaat.

De voorzitter:

Het amendement-Wiegman-van Meppelen Scheppink (stuk nr. 38) is overgenomen.

De heer Haverkamp (CDA):

Dan vergis ik mij. Ik dacht dat volgens het Reglement van Orde één van de leden bezwaar kan maken tegen het overnemen van amendementen.

De voorzitter:

Ja, dat kan. Dan komt het amendement toch in stemming.

De heer Haverkamp (CDA):

Ik ben de minister namelijk totaal kwijt, gelet op haar duiding van mijn moties over het vaststellen van plafonds. Nu neemt zij echter amendementen over en daarom

hecht ik eraan dat het amendement in stemming wordt gebracht.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 38 is niet overgenomen en komt gewoon in stemming.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan krijgt mevrouw Wiegman misschien alsnog haar zin.

De voorzitter:

Dan kan zij blij zijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het amendement van de heer Haverkamp op stuk nr. 22 is vervangen door het amendement op stuk nr. 28, als ik het goed heb. Het betreft vooral een technische wijziging. Ik heb het amendement in eerste termijn ontraden en dat blijf ik doen.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 28 is vervangen door het amendement op stuk nr. 32.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voor de helderheid merk ik op dat het amendement een aanwijzingsbevoegdheid voor een emplacementenvergunning regelt. Dit amendement voegt daarmee eigenlijk een overlegverplichting toe, terwijl wij de aanwijzingsbevoegdheid juist eruit hadden gehaald met de wetgeving voor interbestuurlijk toezicht. Met dit amendement wordt de aanwijzingsbevoegdheid min of meer hersteld en dat druist in tegen de huidige algemene beleidskaders inzake interbestuurlijk toezicht. Daardoor zou wat recentelijk met de Wet revitalisering generiek toezicht is geregeld, worden teruggedraaid. Daarom ontraad ik het amendement.

Volgens mij is het amendement van de heer Haverkamp op stuk nr. 23 vervangen door het amendement op stuk nr. 30. Ik kijk even naar de heer Aptroot om te zien of dit klopt.

De voorzitter:

Ik heb begrepen dat het amendement op stuk nr. 30 is ingetrokken. Klopt het dat u nu aan het amendement op stuk nr. 31 toe bent?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee, ik moet volgens mij nog enkele oude amendementen behandelen. Het amendement op stuk nr. 24 is volgens mij een oud amendement. Daar heb ik al op gereageerd. Nee, het amendement op stuk nr. 24 is de vervanger van het amendement op stuk nr. 14. Heb ik daar in eerste termijn al op gereageerd?

De voorzitter:

Ja, dat klopt. Dat amendement hebt u ontraden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ga verder met de nieuw ingediende amendementen. Ik begin met het amendement op stuk nr. 25 van het lid Wiegman. Nee, dat heb in net al behandeld.

De voorzitter:

Dat amendement hebt u inderdaad ontraden.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De amendementen op stuk nrs. 26 en 27 heb ik net ook al behandeld.

De voorzitter:

U moet echt met het amendement op stuk nr. 31 verder, heb ik begrepen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het amendement op stuk nr. 31 van het lid Haverkamp vraagt om dit wetsvoorstel tot 2020 te laten duren. Ik dacht dat wij net uit de discussie van de Maya's waren dat 2012 het laatste jaar was waarin wij nog dingen zouden meemaken. Dat is nu 2020 geworden. Het amendement miskent wat mij betreft juist dat het basisnet is bedoeld als een robuust evenwicht, ook tot voorbij 2020. Daar zijn alle afspraken met zowel de gemeenten als de vervoerssector op gericht. De investering die je doet, moet je ook voor de lange termijn kunnen doen. Maar ook projectontwikkelaars willen natuurlijk weten als er in de nabijheid een spoor wordt ontwikkeld en wat er dan te gebeuren staat. De aanloop tot plannen duurt bij hen vaak ook 15 tot 20 jaar. Je moet dus ook na 2020 handelingsperspectief hebben. Alles stilleggen over acht jaar, met het risico dat het wordt teruggedraaid, lijkt mij dan ook niet goed. Ik wil het amendement daarom ontraden.

De heer Haverkamp (CDA):

Dit is een buitengewoon moeizame behandeling van dit wetsvoorstel. Ik heb bij de duiding ook aangegeven dat wij juist dit wetsvoorstel steunen, omdat wij de inspanningen van de minister zien. Maar als ik de hele discussie hier volg, zowel schriftelijk als mondeling, en de verwarring die er is, dan lijkt het mij verstandig als de minister zich bezighoudt met een nieuw wetsvoorstel. Daar is dit amendement voor bedoeld. Dus voor de tijd dat de minister werkt aan een nieuw wetsvoorstel en niet à la de Maya's omdat dan de wereld vergaat. Ik vind het toch jammer die duiding in een wetgevingsproces.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het amendement gaat er eigenlijk van uit dat het basisnet hoe dan ook geen succes wordt. Zo lees ik hem. Ik vind dat dat het basisnet tekort doet. Ik hoor hier in de Kamer dat diverse partijen dit steunen en blij zijn dat het komt, maar dat zij nog veel meer wensen hebben en nog veel meer zouden willen. Daar kan de komende jaren altijd aan gewerkt worden, op het moment dat wij tijdens de evaluatie zien dat er tekortkomingen zijn of als wij met elkaar andere normen willen gaan vaststellen. Maar ik vind echt dat wij dit nu dit zo goed is overeengekomen door verschillende partijen, gemeenten en vervoerders, echt een kans moeten gaan geven. Door die grens bij 2020 te leggen, denk ik dat men weer onzeker wordt en juist niet die horizon voorbij durft te kijken voor investeringen. Daarom ontraad ik het amendement.

De amendementen op stuk nrs. 32, 33 en 38 hebben wij al behandeld. Ik ben er doorheen! Excuus voor de verwarring, maar het was voor mij met alle aanpassingen heel moeilijk om nog te volgen.

De voorzitter:

Dat is vaak het geval met amendementen die op het laatste moment nog worden gewijzigd.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van het debat over de Wet basisnet. Over de ingediende moties en amendementen zal aanstaande dinsdag worden gestemd.

De vergadering wordt van 19.25 uur tot 20.25 uur geschorst.