

## 6

### Wet basisnet

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).**

**De voorzitter:**

Laten wij kijken hoe ver wij met de eerste termijn van de minister komen. Het woord is aan de minister.

De algemene beraadslaging wordt hervat.



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

Voorzitter. Laten wij proberen de behandeling af te ronden. Het is een belangrijke wet. Er is gevraagd naar nut en noodzaak. Op zich wordt de noodzaak onderkend, maar er zijn wel veel vragen over de uitvoering. Wat mij betreft is dit wetsvoorstel noodzakelijk, omdat het vervoer van gevaarlijke stoffen een onmisbare schakel is in de productie van onder meer kunststoffen en geneesmiddelen. We moeten het dus wel doen. We kunnen niet zeggen: laten we maar geen gevaarlijke stoffen meer vervoeren. De verwachting is ook dat dit vervoer toeneemt. Tegelijkertijd weten we ook allemaal dat er behoefte is om onze schaarse ruimte overal zo goed mogelijk te benutten. Er is dus ook behoefte om langs en boven de infrastructuur te bouwen en de ruimte te benutten. Als je al die zaken combineert, dan leidt dat tot zorgen over de veiligheid van mensen in de directe nabijheid van de routes waarlangs de gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Bij de huidige vervoerprognoses en de ruimtelijke plannen zouden er zonder het basisnet – dat is belangrijk voor de Kamer om te weten – in de komende jaren grote overschrijdingen van de risiconormen gaan plaatsvinden. Dat vinden alle partijen niet acceptabel. Het basisnet is dus noodzakelijk om ervoor te zorgen dat er een duurzaam evenwicht ontstaat tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkeling langs de infrastructuur en de veiligheid van de mensen die langs die infrastructuur wonen en werken.

Dat doen wij door risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vast te stellen. Deze plafonds bepalen eigenlijk de veiligheidszone waarmee gemeenten vervolgens rekening moeten houden bij hun ruimtelijke plannen. Iedereen heeft belang bij het basisnet: er ontstaat duidelijkheid voor aan de ene kant gemeenten en aan de andere kant vervoerders en al helemaal voor de mensen die langs de infrastructuur wonen en werken.

Ik wil nu specifiek ingaan op de vragen die gesteld zijn. Gezien de grote hoeveelheid vragen en de diversiteit ervan, zal ik ze per Kamerlid langslopen. Aan het einde zal ik de amendementen behandelen die door de diverse partijen zijn ingediend. Ik begin bij de vraag die bij het CDA centraal staat: wat lossen wij eigenlijk op met dit wetsvoorstel? De heer Haverkamp wil door mij ervan overtuigd worden, zo heb ik begrepen, dat de wereld een stuk veiliger wordt als het wetsvoorstel wordt aangenomen. Ik heb ook zijn opmerking gehoord over de uniciteit van deze wetgeving in relatie tot andere landen. Anders dan in veel andere landen is Nederland dicht bebouwd. Wij heb-

ben veel bebouwing vlakbij het spoor. Waar je in Zweden soms kilometers lang kunt rijden zonder iemand tegen te komen, is dat in Nederland niet goed mogelijk. Je moet dan ook iets meer vastleggen.

Dit wetsvoorstel beoogt een goede balans tussen ruimtelijke ordening en risico's enerzijds en economische ontwikkeling anderzijds. Volgens mij is dat essentieel. Met dit wetsvoorstel voorkom je aan de ene kant dat ruimtelijke ontwikkelingen worden belemmerd door te hoge vervoersrisico's en aan de andere kant dat chemische clusters belemmerd worden in hun groei – dat is dus economische groei – doordat nieuwbouwplannen het vervoer naar die clusters onmogelijk maken. Dat laatste willen wij ook niet. Het wetsvoorstel zorgt er in ieder geval voor dat vervoer en ruimtelijke ordening binnen de grenzen van maatschappelijk aanvaardbare risico's blijven.

Het basisnet leidt tot een daadwerkelijke veiligheidswinst. Je creëert immers feitelijk een ruimte doordat je een plafond vaststelt. Binnen dat plafond kunnen vervoerders werken aan een steeds slimmere en veiligere manier van vervoer.

**De voorzitter:**

Mijnheer Aptroot, ik zie u heen en weer lopen naar de interruptiemicrofoon. Wilt u iets vragen of niet?

**De heer Aptroot (VVD):**

Ik wilde alleen het zicht op de minister verbeteren, vandaar dat ik de interruptiemicrofoon iets naar beneden geduwd heb.

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

Ik ben helemaal van mijn à propos geraakt. Ik doe mijn microfoon ook een stukje omlaag.

Ik zei al dat het basisnet leidt tot daadwerkelijke veiligheidswinst. Met betrekking tot het spoor worden vooraf drie veiligheidsmaatregelen getroffen die ook al leiden tot veiligheidswinst. Denk aan het BLEVI-vrij samenstellen van de treinen. Ik zal het even toelichten voor het grote publiek, want dit is echt jargon. Het betekent dat je de wagons van een trein zodanig laadt dat de stoffen die het gevaarlijkst zijn als ze met elkaar in contact komen, zo ver mogelijk van elkaar verwijderd zijn. Als er dan een botsing plaatsvindt, heb je niet onmiddellijk een cumulatie van zeer ernstige risico's. Denk verder ook aan het meer benutten van de Betuweroute en extra ATB-Vv-seinen op de specifieke goederenroutes.

De heer Haverkamp vroeg of het groepsrisico eigenlijk wel ingevuld moet worden. Ik heb toch al een goed instrument met het plaatsgebonden risico? Let ik dan op grotere groepen die als gevolg van een risico aan gevaar blootgesteld worden? Eigenlijk is de vraag: wat is daar nut en noodzaak van? Ik ken de discussie. Als bijvoorbeeld een bus met kinderen bij een ongeval betrokken is, is er grote maatschappelijke schrik en ontwrichting. Tegelijkertijd hebben wij meer dan 600 individuele doden per jaar in het verkeer. Elke dode is eigenlijk even erg, of men nu met 20 man tegelijk overlijdt of individueel. Toch weten wij dat het een groot maatschappelijk effect heeft; het leidt iedere keer tot ontwrichting en discussie. Niet voor niets hebben wij in al ons beleid gekeken of we, waar we meer mensen kunnen raken, wat meer kunnen doen om de risico's te beperken dan op plekken waar minder risico's zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan de wijze waarop wij onszelf beschermen tegen het oprukkende water. In de Randstad is het veiligheidsniveau van de dijken veel ho-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ger, omdat je weet dat de kans maal het gevolg van het risico daar groter is dan op andere locaties. Ik vind wel dat je daarin consistent moet zijn en dat je het op verschillende beleidsterreinen op dezelfde manier moet invoeren. Het is eerder een algemeen vraagstuk over nut en noodzaak van het groepsrisico. Eigenlijk zou je alle beleidsterreinen erbij moeten halen om na te gaan of daarmee op de juiste manier wordt omgegaan. Ik wil het nu niet uit deze wet halen om het vervolgens op andere terreinen weer wel te hebben.

De CDA-woordvoerder zei dat het groepsrisico slechts een oriëntatiewaarde is. Een gemeente kan besluiten, mits onderbouwd, om deze te overschrijden. Dat is al geregeld in het ruimtelijk besluit van de gemeente, dus waarom zou je dit dan opnemen in de wet? In het ruimtelijk besluit van de gemeente is vastgelegd wat het groepsrisico van de bouwplannen is. In de wet wordt het groepsrisico van het vervoer vastgelegd. Daarmee krijg je twee gelijke waarden die je samen kunt behandelen. Je legt hiermee eigenlijk vast dat het groepsrisico binnen de berekende contouren van PR 10-7 en PR 10-8 moet blijven. Ik kom hierop straks terug, bij de behandeling van het amendement van het heer Haverkamp.

Wat zijn het nut en de noodzaak van het achteraf inzetten van de routeringsbevoegdheid? Het risico is dan toch al gelopen? Als gevolg van deze wet gaan wij het volgen doen; dat is ook al in gang gezet. Op het spoor wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen per kwartaal gemeten. De vervoerscijfers worden gebruikt om iedere drie maanden te bezien in hoeverre het risicoplafond wordt benaderd. Ook wordt vooruitgekeken: wat zijn de vervoersverwachtingen? Door het combineren van deze beide data kan vroegtijdig worden bijgestuurd. Ik heb achteraf de bevoegdheid om de routing bij te stellen, maar door dat ik dat zo vaak doe, is die bevoegdheid bijna realtime. Zo kunnen wij voorkomen dat de risicoplafonds worden overschreden of al te lange tijd worden overschreden.

Vanwege de ingrijpendheid van de routeringsmaatregel staat voor belanghebbenden bezwaar en beroep open. De CDA-woordvoerder vroeg wat dit betekent voor vertraging en overschrijding van het groepsrisico. Dat is een terrechte vraag. De routeringsmaatregel is echt het laatste instrument dat je wilt inzetten. Je wilt eerst een scala aan maatregelen gebruiken in de spoorsector om het risico te verkleinen. Ik zal er dus met de vervoerders alles aan doen om routing te voorkomen. Als routing toch nodig is, geldt een bezwaar- en beroepsperiode. Dan heb je het risico wat langer, maar dat risico is er nu ook, terwijl wij nu geen enkel middel hebben om daarop invloed uit te oefenen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Een aantal collega's heeft met mij gediscussieerd over het groepsrisico. Zij zeiden: het is logischer dat je treinen laat rijden op plekken waar minder mensen wonen. De minister geeft nu aan dat routing het laatste middel is dat zij wil inzetten. Als dit wetsvoorstel wordt aangenomen, gaan er dan minder treinen door Dordrecht rijden, of blijven het er evenveel?

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

Dat hangt er helemaal van af hoe de vervoerders hun gevaarlijke stoffen vervoeren en welke maatregelen zij nemen. Zij krijgen een plafond opgelegd. Beneden dat plafond hebben zij de mogelijkheid om gevaarlijke stoffen te vervoeren. Als zij op een uiterst gevaarlijke manier hun

gevaarlijke stoffen vervoeren, komen zij al snel tot een halt. Als zij nadenken over het gebruik van routes, de inrichting van de treinstellen en de verdeling van gevaarlijke middelen over de wagons, is er veel meer mogelijk. Het hangt erg af van het eigen gedrag. Dat vind ik juist het mooie van deze wet. Je geeft de vervoerders een bepaalde ruimte, net als in de luchtvaart. In de luchtvaart is er een geluidsruimte. Wanneer je stiller gaat vliegen en slimmere routes kiest, kun je meer vluchten maken dan wanneer je de hele tijd knoerhard over bebouwd gebied vliegt. Dat geldt hier ook. Je krijgt de ruimte en naarmate je het als vervoerder van gevaarlijke stoffen slimmer aanpakt, kun je meer gevaarlijke stoffen vervoeren.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De discussie in de luchtvaart gaat er juist over dat de ene maatschappij investeert in geluidsarme vliegtuigen. Daardoor ontstaat er ruimte, die vervolgens door de concurrent wordt vol gevlogen. Netto verandert er voor de omwonenden weinig. Dat was ook de kritiek van de ChristenUnie-fractie. Hoe zorgt dit wetsvoorstel er concreet voor dat er minder treinen door Dordrecht gaan als het is aangenomen?

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

Dit wetsvoorstel beoogt niet om minder ruimte te creëren. Dit wetsvoorstel beoogt om duidelijkheid te scheppen over risicoplafonds, zodat wij niet in de toekomst zullen concluderen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen zodanig is toegenomen dat we met onaanvaardbare risico's door bewoond gebied rijden. Ook voor de luchtvaart vind ik dat je die vrije ruimte mag opgebruiken als je met elkaar afspreekt dat je een plafond legt. Dit vind ik hiervoor ook. Je spreekt met elkaar een plafond af. Dan moet je de ruimte die ontstaat doordat je het slimmer en beter doet ook kunnen gebruiken.

De vraag blijft dan over of er free riders versus anderen zijn. Daarop kom ik straks terug, want meer fracties hebben daarover vragen gesteld. Daarvoor kun je sommige partijen bevoordelen, zoals partijen die een BLEVE-vrij convenant hebben getekend. Die kun je meer ruimte geven dan anderen, die dit niet hebben gedaan. Daarop zal ik zo dieper ingaan. Met andere woorden: er is een plafond, daarbinnen moet men het doen. Je zegt dus niet automatisch: in Dordrecht rijden er minder treinen, maar je zegt: ze krijgen een bepaalde ruimte en binnen die ruimte moet het transport worden gerealiseerd.

Kun je niet beter andere maatregelen nemen, heeft de CDA-fractie gevraagd. Ik heb al gewezen op dat convenant warme BLEVE-vrij, het intensievere gebruik van Betuweroute en meer ATBVv-seinen. Het voordeel van dit wetsontwerp is wat mij betreft dat ik niet alleen wetgeving opleg of verplaats, maar dat ik het bedrijfsleven hiermee stimuleer tot en beloon voor het zelf nemen van veiligheidsmaatregelen. Daar heeft het wat aan omdat je binnen die risicoplafonds ook meer kunt vervoeren.

Er is gevraagd of ik rekening houd met vervoerders die dit convenant hebben gesloten of op een andere manier de treinen risicoreducerend samenstellen. Ja, ik zal bij een krappe risicoruimte zo veel mogelijk voorrang geven aan bestemmingsverkeer en aan transporten waarbij extra veiligheidsmaatregelen zijn getroffen, zodat de free riders zich afvragen of zij die extra maatregelen ook niet moeten nemen. Op die manier beloon ik de partijen die zich extra hebben ingezet voor de veiligheid en zorg ik voor een maximale bereikbaarheid van de chemische

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

clusters. Dat convenant warme BLEVE-vrij heb ik onlangs zelf met verschillende partijen getekend. De bedrijven zijn daaraan heel sterk gecommiteerd.

Mij is gevraagd te reageren op het beeld dat wij geen beeld hebben van het risicoprofiel van een trein die vertrekt. Het klopt dat wij bij personentreinen niet weten hoeveel personen er in de trein zitten en wie erin zitten. Hoeveel koffers er in vlucht 1958 naar Zürich worden vervoerd, weten wij ook niet. Wat wij wel kenne is het risicoprofiel van elke trein die vertrekt met gevaarlijke stoffen. Dat kennen wij juist wel. Dat is bekend. De samenstelling van die trein is real time beschikbaar voor bijvoorbeeld hulpverlening in geval van een incident. De heer Haverkamp vroeg daarnaar. Heeft het zin om dat vooraf vast te leggen in wagenlijsten? Wat mij betreft niet omdat dit geen verandering teweegbrengt in de risico's bij vertrek.

Er is mij gevraagd waarom ik emplacementen geen onderdeel ...

### De voorzitter:

Voordat u verder gaat: ik zie dat mevrouw Dijkers een vraag heeft.

### Mevrouw Dijkers (PvdA):

Ik ben verheugd van de minister te horen dat bekend is wat er in de treinen zit, maar hoe is het dan mogelijk dat heel veel burgemeesters wanneer er iets mis gaat niet weten wat voor stoffen er zitten in de treinen die langsgrijden? De heer De Mos heeft dit ook al genoemd. Bij een ongelukje bij Zevenaar wisten we niet wat er in de trein zat. Hoe vaak komt het voor dat niet bekend is wat er in de trein zit?

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kan niet specifiek antwoord geven op de laatste vraag, want dat moet ik eerst checken. Er moet echter bekend zijn wat in wagons zit. Die informatie moet ook beschikbaar zijn als zich een ongeval voordoet en er hulpverlening nodig is. Het kan weleens voorkomen dat de informatie niet goed is opgeslagen of niet goed bekend is, maar in principe moeten burgers die informatie krijgen. Die krijgen zij natuurlijk niet vooraf, want zij krijgen niet elke dag een waslijst met alle treinen die voorbijkomen. Een dergelijke lijst zouden zij volgens mij ook niet willen hebben. Als er echter iets aan de hand is, moeten zij wel over zo'n lijst kunnen beschikken.

### Mevrouw Dijkers (PvdA):

Ik ontvang heel graag een overzicht van de minister waaruit blijkt hoe vaak het misgaat.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zal zorgen dat er zo'n overzicht komt. Ik moet even bekijken of dat nog in deze ronde kan, anders komt het op een andere manier naar buiten.

### De voorzitter:

De minister moet dus even bekijken of zij die informatie in deze eerste termijn of in tweede termijn kan geven.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Waarom zijn emplacementen geen onderdeel van het basisnet? Voor doorgaand vervoer is het basisnet geregeld. In de milieuvergunning of de omgevingsvergunning zijn regels voor de emplacementen vastgesteld. Er is nog wel discussie tussen het bedrijfsleven en medeoverheden

over de vraag wat precies onder de omgevingsvergunning of het basisnet valt, maar in principe betreft het twee verschillende verantwoordelijkheden. Een emplacement behoort echt tot de gemeentelijke verantwoordelijkheid. Wij hebben de verantwoordelijkheid voor het doorgaande spoor naar ons toegetrokken. In goed overleg wordt gewerkt aan het beantwoorden van de vraag welke definities allemaal meespelen. Sowieso is er sprake van een goede samenwerking tussen het Rijk, dat verantwoordelijk is voor het basisnet, en de gemeenten, die vergunningen voor emplacementen moeten afgeven.

### De heer Aptroot (VVD):

Ik ben natuurlijk bijzonder geïnteresseerd in gemeenten. Ik ben blij dat burgemeesters informatie krijgen als er een gevaarlijke trein in de buurt is.

### De voorzitter:

Mijnheer Aptroot, u bent nu nog Kamerlid.

### De heer Aptroot (VVD):

Ik leef gewoon met de beroepsgroep mee, mevrouw de voorzitter. Ik wil graag het volgende weten. De emplacementen vallen onder andere wet- en regelgeving. Dat is duidelijk. Gemeenten moeten voor emplacementen controleren en handhaven. Het punt is dat treinen door alle ontwikkelingen op het spoor straks langer op emplacementen moeten staan. In het kader van groepsrisico's en dergelijke zegt het Rijk dan: dat kan allemaal niet meer; je moet wachten, want de passagierstreinen gaan voor. Dan lopen de emplacementen vol. Verleggen wij het probleem dan niet?

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee. Ik noem bijvoorbeeld Zoetermeer. Daar kun je ook met de trein komen. Het is belangrijk om te weten dat er niet alleen treinen met gevaarlijke stoffen langskomen, maar dat op zo'n emplacement ook allerlei andere dingen gebeuren. Vanuit het basisnet hebben wij daar geen zicht op. Daarom is het zo belangrijk dat de gemeente zicht houdt op het totaalplaatje. Wij zijn natuurlijk niet van plan om met het basisnet te zeggen: iedereen moet maar heel lang wachten; de treinen mogen er stuk voor stuk overheen. Wij hebben gekeken tot aan 2040. Ik kom daar straks in de beantwoording van de vragen van de heer Aptroot nog op terug. Tot dan is er gewoon ruimte voor goederenvervoer én personenvervoer. Dat is ook van belang. Het een hoeft niet voor te gaan op het ander, zodat de goederentreinen maar moeten wachten totdat alle passagierstreinen zijn langs geweest. Het beeld dat de heer Aptroot schetst, namelijk dat het daardoor gevaarlijker wordt, klopt dus niet. Sterker nog, de gemeenten krijgen meer duidelijkheid en helderheid over het risicoplafond en wat dit inhoudt voor de bebouwing en de zekerheid voor mensen die langs het spoor wonen. Ik wil het gezag over de emplacementen niet bij de gemeenten weghalen, juist vanwege hun interdisciplinaire benadering.

### De heer Aptroot (VVD):

Ik vroeg om een toezegging tot 2020, maar de minister zegt nu toe dat er in ieder geval tot 2040 voldoende capaciteit is voor goederenvervoer?

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, ik kom daar zo even op terug. Ik had dat volgens mij gezien.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Er is mij gevraagd welke spoorwegen ik voornemens ben te gaan verleggen. Het klopt dat het veel makkelijker is om luchtwegen in plaats van spoorwegen te verplaatsen, maar ik noem een paar voorbeelden. Tussen Zevenaar en Zevenaar-grens wordt een derde spoor langs de Betuweroute aangelegd. Het specifieke doel daarvan is het verbeteren van het goederenvervoer. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden op allerlei plaatsen in het spoorwegennet kleine aanpassingen aan het spoor gedaan. Waar een overweg wordt vervangen door een tunnel, is ook bijna altijd een beperkte wijziging van de ligging van het spoor nodig. In Wijchen wordt bijvoorbeeld een keerveroorziening voor nieuwe sprinters aangelegd. De sporensituatie wijzigt daardoor. Het is dus niet zo dat we allemaal grote, nieuwe sporen door het land heen trekken op korte termijn. Er vinden wel allerlei infra-ingrepen plaats, juist om ook het goederenvervoer per spoor beter af te kunnen handelen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Als ik de minister goed heb begrepen, is een van de doelstellingen van dit wetsvoorstel om gemeenten te helpen met het invullen van de ruimtelijke ordening in hun gemeenten. Als ik in de gemeenteraad zat, zou ik meer hebben aan een kaart waarop staat op welke plek iets wel kan, dan aan een heel ingewikkelde tabel. Als ik het goed heb begrepen, kiest de minister nu voor een tabel en niet voor een kaart – dat was anders bij Schiphol – met de argumentatie: het kan zo snel fluctueren. Ik dank de minister voor de voorbeelden. Waarom is er echter niet voor gekozen voor een kaart om de gemeenteraad te helpen met zijn ruimtelijke beslissingen?

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

Bij het basisnet gaat het om honderden kilometers. Het gaat niet alleen over het spoor – daar wordt wel veel over gesproken in dit debat – maar ook over vaarwegen en wegen. Het betreft infrastructuur die continu in beweging is: benutting van een vluchtstrook, een extra vluchtstrook, wijziging van een vaargeul et cetera. Het vaststellen en bijhouden van kaartmateriaal is derhalve heel omvangrijk en heel kostbaar. Je kunt het dus ook omdraaien: op het moment dat zich iets voordoet in zo'n gemeente, kun je op basis van de tabel een en ander snel uitrekenen en inzicht krijgen in de vraag wat iets nou precies betekent. Dan hoeven we dus niet voor heel Nederland continu kaartmateriaal te veranderen. Ik snap ook wel dat een kaart helderder is en sneller inzicht geeft, maar vooral de uitwerking daarvan weerhoudt mij ervan om het op die manier te doen.

Voorzitter: **Bosma**



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

Voorzitter. Welke garantie heeft de burger dat er niet gemarchandeerd wordt met de risicowaardes om het vervoer van gevaarlijke stoffen nu en in de toekomst te laten groeien? Welke rol speelt het voortschrijdend inzicht in het risicoreducerend samenstellen van de goederentreinen hierin? Momenteel is er sprake van diverse risicomodellen – ik denk dat dit ook belangrijk is voor de heer Haverkamp – flexibele rekenvoorschriften en voortdurende aanpassing van modellen op grond van nieuwe inzichten. De uitkomsten daarvan zijn op dit moment niet goed

vergelijkbaar en niet stabiel in de tijd. Juist om te voorkomen dat er gemarchandeerd kan worden met risicowaardes, kiezen we ervoor om in het wetsvoorstel één risicomodel voor te schrijven waarvan de rekenuitgangspunten bekend zijn en voor een aantal jaren vastgelegd worden. Dat zorgt voor stabiliteit en daarmee wordt het een stuk moeilijker om te marchanderen dan in de huidige situatie. Het geeft ook rust en de uitkomsten worden onderling vergelijkbaar. Het robuust vastleggen van zo'n risicoplaafond laat zien dat we ook het bijbehorende veiligheidsniveau op het onderhavige traject aanvaardbaar vinden. Groei van het vervoer moet ook binnen dat risicoplaafond blijven. Mocht het risicoplaafond benaderd worden, dan is extra vervoer weer alleen mogelijk met extra aanvullende veiligheidsmaatregelen, zoals dat zich ook voordoet bij het risicoreducerend samenstellen van de treinen.

Ik kom op de vragen van mevrouw Wiegman. Een aantal van de fracties hebben overigens dezelfde soort vragen gesteld. Die zal ik niet allemaal dubbel beantwoorden. Ik neem aan dat fracties ook luisteren naar de antwoorden op de vragen van andere fracties.

De ChristenUnie heeft gevraagd naar het domino-effect of de cumulatie van risico's. In het rekenmodel hebben we een heel scala aan denkbare incidenten gekoppeld aan mogelijke kansen. Die berekening vindt plaats langs de gehele infrastructuur in combinatie met lokale bebouwing. Daardoor is er al een soort cumulatie in de berekeningen, maar dat betreft wel het plaatsgebonden risico. Wij denken dat er bij cumulatie geen significante wijziging van het risico plaatsvindt. Ik geloof dat mevrouw Dijkers weleens staatsloten koopt. Als je twee loten koopt, heb je niet in een keer twee keer zo veel kans op een prijs. Met dit voorbeeld maak ik het eenvoudig inzichtelijk. Ik hoor nu zeggen dat je wel twee keer kans hebt. Dat is zo, maar je hebt niet twee keer zoveel kans. De kans blijft even groot.

De ChristenUnie heeft gevraagd of de toeslagfactoren voor spoorwegovergangen niet in de berekeningen worden verwerkt omdat zij niet significant zouden zijn. Vanaf het begin van de risicoberekening, circa in 1995, hebben we gerekend met een toeslagfactor voor het passeren van overwegen. Bij de voorbereiding van het basisnet zijn die factoren en het rekenmodel weer eens kritisch bekeken. Daaruit is gebleken dat de overwegtoeslag ten onrechte in het model is opgenomen omdat de hoogte van het overwegrisico niet significant wordt beïnvloed door de inhoud of de lading van een trein. Om die reden wordt de toeslagfactor niet meer gehanteerd in de risicoberekening voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De inhoud en de lading van de trein hebben geen effect op het overwegrisico.

Mevrouw Wiegman vraagt verder waarom de spoorlijnen die niet nodig zijn voor vervoer van gevaarlijke stoffen, niet op nul worden gezet. Met het oog op de bebouwing is daartoe geen reden, want de beperkte hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen veroorzaken geen significante risico's. Het voorstel van mevrouw Wiegman beperkt uiteindelijk wel de economische ontwikkeling in ons land. Industriële ontwikkeling kan immers leiden tot de behoefte om gevaarlijke stoffen aan of af te voeren. Zolang dat in beperkte mate geschiedt, is er weinig risico voor de omgeving, maar je moet natuurlijk wel groei in de toekomst mogelijk kunnen maken. Er is geen reden om de ontwikkelingsmogelijkheden a priori te verbieden.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De ChristenUnie heeft gevraagd waarom voor de Hanzelijn in plaats van twee keer, niet één keer risicoruimte kan worden gereserveerd. Verder vraagt mevrouw Wiegman of bij wijziging van de routing nieuwe plafonds aan de Tweede Kamer kunnen worden voorgelegd. Voorts was er nog een vraag over het goederenvervoer over de Hanzelijn.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Ik wil nog even ingaan op de toeslagfactoren. Ik begrijp dat er een bepaalde afweging is gemaakt. Men heeft bekeken wat in 1995 is afgesproken. De Adviesraad Gevaarlijke Stoffen legt hier echter wel degelijk de vinger bij. Hoe moet ik dat precies zien? Het lijkt me dat wij die adviezen toch niet zomaar naast ons neerleggen.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Al die jaren is met die toeslag gewerkt. Ik heb begrepen dat bekeken is of dat ook wel zinvol en nuttig was. Gebleken is dat de inhoud en de lading van een trein geen significant effect hebben op het overwegrisico. Nou, als iets geen effect heeft, moet je er verder ook niet meer op meten of op sturen. Dat is het advies dat ik heb gekregen. Ik weet niet of de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen daarvan is afgeweken. Ik kan bij ons wel even navragen waarom deze toeslagfactoren er alsnog niet bij zijn betrokken. Dat zal ongetwijfeld bekend zijn. Ons inzicht is echter dat zij geen effect hebben en dat het dus ook geen zin heeft om ze op te nemen.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Dan zou ik graag zien dat de minister hierop in tweede termijn terugkomt. Ik wil graag precies weten hoe het zit en hoe ik het advies van de adviesraad moet duiden.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij leggen een advies niet zomaar terzijde. Adviesraden adviseren ons en hun advies nemen wij altijd uiterst serieus. Soms beslist het kabinet echter anders. Die ruimte is er ook. Ik zal even uitzoeken waarom hier anders is beslist.

De Hanzelijn wordt eind 2012 in gebruik genomen. In de eerste jaren zal op de aansluitende Flevolijn echter nog onvoldoende capaciteit beschikbaar zijn om zowel het reizigersvervoer als het goederenvervoer mogelijk te maken. Dat is ook de reden waarom het goederenvervoer nu nog niet op de Flevolijn plaatsvindt. Daar zal de Kamer ook wel over geïnformeerd worden op het moment dat de volgende OV SAAL-stukken beschikbaar zijn. Het is in ieder geval een punt dat ook al heel lang in deze basisnetstukken staat. Vanaf 2015/2016 zal dat wel het geval zijn.

Er is mij ook gevraagd of ik de risicoruimte er dan niet nu al meteen vanaf kan halen. Ik acht het niet verantwoord om, vooruitlopend op de integrale ingebruikneming van de spoorroute via de Flevolijn/Hanzelijn, het risicoplafond al te verlagen. Zodra de integrale ingebruikneming een feit is, kan gewoon een besluit worden genomen om het risicoplafond te verlagen.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Ik heb in eerste termijn gezegd dat ik verrast was over de berichten dat er nog geen goederenvervoer over de Hanzelijn zou gaan rijden als die lijn geopend is. Mijn vraag

is: had ik dat al kunnen weten? Als dat niet het geval is, waarom wist de Kamer dat dan nog niet?

Het tweede punt heeft betrekking over het wat verder naar achter schuiven van de vragen over OV SAAL. Dat zint mij niet. Ik denk dat ik daarover een beetje hetzelfde gevoel heb als collega Aptroot: dat er allerlei verschillende deelonderwerpen zijn op het gebied van spoor, maar dat die vandaag opnieuw weer niet in een goede samengang besproken kunnen worden. Ik zie hoe het onderwerp OV SAAL geparkeerd wordt voor een ander moment, terwijl het onderwerp wel degelijk van invloed is op de wijze waarop de goederentreinen uiteindelijk gaan rijden.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb zojuist niet gezegd dat OV SAAL naar achter geschoven wordt. Ik weet niet waar mevrouw Wiegman dat vandaan haalt. Ik heb het volgende gezegd. Omdat de Flevolijn nog niet geschikt is om er zowel reizigers- als goederenvervoer op te laten plaatsvinden, vindt er op de Hanzelijn nog geen goederenvervoer plaats. De Kamer wordt daar waarschijnlijk over geïnformeerd bij de volgende berichtgeving over OV SAAL, omdat dat bij ons in politiek opzicht nog helemaal niet aan de orde is geweest. De Kamer wordt met regelmaat over OV SAAL geïnformeerd. Dat heb ik erover gezegd. Ik heb niet gezegd dat OV SAAL naar achter geschoven wordt. Ik heb alleen gezegd dat deze wat meer technische informatie aan de Kamer gemeld zal worden.

Mevrouw Wiegman heeft gevraagd of vooruitlopend daarop de risicoplafonds verlaagd kunnen worden. Dat lijkt me niet verstandig. Wacht nu tot die goederen ook echt over die lijn vervoerd kunnen worden. Dan kun je na de integrale ingebruikneming uiteindelijk besluiten om de risicoplafonds te verlagen.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Dat vind ik toch wel jammer. We weten allemaal dat de ruimte in Nederland letterlijk en figuurlijk beperkt is, ook als het gaat om risico's, geluid en noem maar op. Waarom zou je dan eigenlijk bij voorbaat al uitgaan van een dubbele capaciteit aan geclaimde ruimte door voorlopig nog beide opties volop in de lucht te houden, terwijl we allemaal weten welk effect dat heeft op de ruimtelijke ordening en op besluiten die gemeenteraden en colleges van B en W kunnen maken vanwege de ruimte die er al dan niet is?

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat doe ik uit zorgvuldigheid. Je moet wel eerst weten of het alternatief geslaagd is. Je moet niet je oude schoenen weggooien voordat je nieuwe hebt. Dat is het principe dat hier gehanteerd wordt. Voordat de integrale ingebruikneming plaats heeft gevonden, zou ik gewoon niet die reservering weghalen. Je weet nooit wat er in de tussentijd gebeurt. Uiteindelijk zal de Kamer dan ook zeggen: het is toch jammer dat we dat gedaan hebben, want nu kan het nergens meer. Ik weet dat de ruimte schaars is, ik weet ook dat iedereen graag wil ontwikkelen. Ik heb overigens geen signalen dat hierdoor dingen absoluut misgaan of onevenredig in de klem komen. Zolang dat zo is en partijen zich niet melden, zou ik zeggen: houd die risicoreservering er gewoon op.

Dan heeft de ChristenUnie gevraagd of ik "alles uit de kast halen" ook wil toepassen op Breda, Goes of Sitard. Voor het publiek: "alles uit de kast halen" is een pro-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

gramma voor de specifieke aanpak van gebieden waar de veiligheidsrisico's heel hoog waren. Bij Breda, Goes en Sittard zijn de risico's niet dusdanig hoog dat daar ook een "alles uit de kast"-programma wordt voorzien. Ik weet trouwens niet wie deze naam heeft verzonnen. Bij groot onderhoud wordt wel gekeken naar mogelijke risicoreductie. Die steden hebben dus een andere status.

Verder is gevraagd of er een cijfermatige onderbouwing is van de stelling dat de route Zutphen-Oldenzaal ook de kortste en veiligste route over Oldenzaal richting Noord- en Oost-Duitsland is. Ja, er is gekozen voor een basisnet om de Randstad zo veel mogelijk te ontzien. Dit betekent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen door de Randstad over Deventer naar Oldenzaal/grens is gemarginaliseerd. Het tweede uitgangspunt was om zo veel mogelijk gebruik te maken van de Betuweroute. Aanvullend is onderzocht hoe en hoeveel vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf IJlst via de Betuweroute naar Oldenzaal zo veilig mogelijk kan worden afgewikkeld binnen de bestuurlijke randvoorwaarden.

De vraag is gesteld of het klopt dat daarover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt en, zo ja, hoe die afspraken luiden. Op verzoek van het bedrijfsleven is onderzocht hoeveel vervoer van gevaarlijke stoffen over de bestaande spoorlijn IJlst richting Oldenzaal/grens mogelijk is binnen de wettelijke randvoorwaarden. Dat is namelijk de allerkortste route naar Scandinavië, Noord- en Oost-Duitsland en Polen. Dit onderzoek is in basisnetverband samen uitgevoerd met de vervoerders en de vertegenwoordigers van regionaal bestuur, IPO en VNG. Het heeft geleid tot het vaststellen van risicoplafonds op die specifieke spoorverbinding die de beperkte stroom van vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk maken zonder dat dit aan de bebouwingszijde leidt tot enige normoverschrijding, ook niet hoger dan de oriënterende waarde via het groepsrisico. Dit is een compromis in balans tussen het belang van vervoer en de bebouwde omgeving. Vanzelfsprekend zijn er vertegenwoordigers van het regionaal bestuur die liever geheel geen vervoer van gevaarlijke stoffen willen hebben, maar ook aan die zijde was en is er begrip voor dat vervoer van gevaarlijke stoffen nodig is voor onze economie, mits binnen de wettelijke randvoorwaarden.

Het antwoord op de vraag of ik alles op alles stel om de risicokaarten van de gemeenten te laten kloppen, is ja. Zodra het wetsvoorstel door de Kamers is aangenomen, zullen de risicokaarten ook weer worden bijgewerkt.

De laatste vraag van mevrouw Wiegman is of ik de VEZA-boog zal laten aanleggen, want dit zou toch voor niet al te veel geld mogelijk moeten zijn. Ik heb hier al eens eerder op gestudeerd, omdat de Kamer heeft gezegd dat die VEZA-boog indien mogelijk in de toekomst in beeld moet komen. Ik weet dat de aanleg van een geheel nieuwe spoorverbinding kostbaar is en ingrijpend. Dit kost een paar honderd miljoen; ik heb dit al teruggekoppeld in het overleg over MIRT. Ik heb toen ook gezegd dat ik hierover heb gesproken met de vertegenwoordigers van Zeeland en dat ik dit alleen overweeg als op het bestaande spoorwegnet geen oplossing meer mogelijk is. Dit is een duur extra stuk.

In het basisnet is het mogelijk om dat vervoer van gevaarlijke stoffen tussen Zeeland en Antwerpen af te wikkelen op het bestaande spoorwegnet en binnen de geldende wettelijke normen. De externe risico's zijn dus ook geen reden om de aanleg van een geheel nieuwe VEZA-spoorverbinding te overwegen. Als wij dit al moeten doen, moeten wij dit met de Belgische bureaus doen. Dit is

niet afgeschreven, maar het is nu niet aan de orde, ook gezien de krappe economische tijden.

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

Ik heb nog nagedacht over de kosten van de spoorboog. Ik verbaas mij over de hoogte van de bedragen die de minister nu noemt. Kan zij daarover meer informatie sturen naar de Kamer en die cijfers wat meer onderbouwen? Ik ken goedkopere spoorbogen die voor zo'n 10 mln. zijn aangelegd. Dat is wat anders dan 100 mln. of nog een hoger bedrag.

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

Op 26 juni heb ik MIRT-overleg met de Kamer. Ik kan mij herinneren dat de VEZA-route iets van 300 mln. moest kosten, maar dat zeg ik nu uit mijn hoofd. Het moet in het huidige MIRT-boek staan, want ik heb hierop ooit gereageerd naar aanleiding van een motie van de heer De Rouwe. Mocht het er niet in staan, dan zorg ik ervoor dat wij dat nog even op papier zetten. Laten wij die afspraak maken.

Ik kom bij de vragen van de heer Aproot. Hij vroeg mij een garantie tot 20/20 dat bij problemen het goederenvervoer niet eenzijdig zou worden getroffen. Personenvervoer groeit natuurlijk ook en de vraag is of goederenvervoer er dan niet altijd achteraan komt. Die toezegging doe ik. Bij de voorbereiding van de studie naar de robuustheid van het basisnet voor het vervoer tot 20/40 is dat ook gedaan. Bij het spoor is dat het meest uitvoerig gedaan. Op basis van het robuustheidsonderzoek worden ook de meest kansrijke veiligheidsmaatregelen verder uitgewerkt. Daarbij worden deze vraagstukken meegenomen. Daaruit is gebleken dat er mogelijkheden zijn. Er is ruimte in het goederen- en personenvervoer. Natuurlijk zijn er plafonds; de Kamer kent ze, maar daarbinnen moeten wij slim handelen.

Ik kom bij de vraag of dit basisnet leidt tot omleiding van treinen en of die omleiding dan wel binnen de geluidsproductieplafonds voor spoorwegen past. Er werd verwezen naar de nieuwe wet Swung. Bij het overleg om tot die risicoplafonds voor het spoor te komen, hebben wij met de sector mogelijke maatregelen besproken. Voor plaatsing van het vervoer is er alleen de Betuweroute; daar is voldoende geluidsruimte. Als in de toekomst andere omleidingen langs andere routes nodig blijken te zijn, zal er natuurlijk ook worden gekeken naar de geluidsproductieplafonds.

De heer Aptroot heeft mij ook gevraagd of ik alles uit de kast wil halen en maatregelen wil nemen voor de route tussen Dordrecht en België. Het antwoord is ja. Voor de bestrijding van de hoogste risico's in Zwijndrecht en Dordrecht wordt deze aanpak voor de korte termijn al gevolgd. Ik verwacht in de tweede helft van 2012 al de eerste resultaten. Om de veiligheid op de gehele route significant te maken, zijn er ook al maatregelen genomen, zoals de ATBvv en het warme BLEVE-vrij rijden.

Voor de zomer zal ik de Kamer de resultaten zenden van de studie naar het langetermijnperspectief van het spoorgoederenvervoer, die in PHS-verband is uitgevoerd. Er is ook gekeken naar belasting op de lange termijn van de bestaande spoorverbinding tussen Rotterdam en België.

De VVD-fractie heeft ook gevraagd naar de aanleg van twee geheel nieuwe spoorverbindingen: een noordtak in het oosten en een RoBel-spoorlijn in het westen. Dat on-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

derzoek is eveneens uitgevoerd in PHS-verband. Bij het langetermijnperspectief van het goederenvervoer, waarbij tot 2040 is gekeken, is ook gekeken naar deze lijnen. Voor de zomer krijgt de Kamer de resultaten.

Tot slot vraagt de VVD-fractie of het verstandig is het basisnet niet gezamenlijk af te wegen met PHS, ERTMS en de noord- en de zuidtak van de Betuweroute. Ik vind dat het om heel verschillende zaken gaat. Enerzijds is er het wetsvoorstel voor beheersing van de risico's en anderzijds zijn er diverse bouwplannen voor de spoorinfrastructuur. Er is een hiërarchie, want de wet gaat boven de bouwplannen. Die hiërarchie stelt randvoorwaarden aan de veiligheid van de bouwplannen. Het tegelijkertijd behandelen van het wetsvoorstel en de bouwplannen lijkt mij ongewenst. De voorgestelde manier geeft veel meer duidelijkheid over de manier waarop de toekomstige uitbreidingen op het spoor op de beste manier kan worden uitgevoerd. Het huidige basisnet is een wettelijke regeling, die geldt voor het gehele huidige spoorwegnet en dient om het gebruik van huidige spoorlijnen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te reguleren en te beheersen. De kracht is dat het belang van de bebouwde omgeving van het huidige spoorwegnet erbij wordt betrokken en dat het de randvoorwaarden geeft voor huidige en toekomstige bouwplannen. De PHS, ERTMS en twee geheel nieuwe spoorlijnen staan daar in principe los van. Ik kom bij de vragen van de SP. De heer Jansen vroeg wie de rol van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen overneemt en of deze opgaat in de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Dat zal inderdaad het geval zijn. De staatssecretaris heeft volgens mij met deze Kamer afgesproken dat zal worden getracht om een lid voor de advisering omtrent gevaarlijke stoffen op te nemen in de Raad voor de leefomgeving. In de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur zijn de oude raden van Verkeer en Waterstaat, EL&I en VROM samengevoegd.

De heer Jansen vroeg verder of de investeringen in veiligheid transparant moeten gebeuren, op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Bij de afweging van investeringen in de veiligheid is er natuurlijk steeds een kosten-batenanalyse, een afweging tussen de schaarste aan middelen en de veiligheidseffecten van de maatregelen, evenals van de bestuurlijke en de economische gevolgen van de maatregelen. Op basis daarvan worden aan de Kamer voorstellen voorgelegd. De Kamer verkrijgt deze transparantie via de studies. Ik zie er geen meerwaarde in om alle voorstellen aan de Kamer te laten vergezellen van een uniforme mkba-aanpak; dat zou te veel worden. Ik denk echter dat de transparantie voor de Kamer is geborgd met de studies en de voorstellen die daarop zijn gebaseerd.

De heer Jansen vroeg naar mijn mogelijkheden om de vestiging van bedrijven zodanig te beïnvloeden, dat de risico's kunnen worden beperkt met bundeling en concentratie. Ik heb die mogelijkheden natuurlijk niet; ik heb geen directe mogelijkheden om de vestiging van risicobedrijven te beïnvloeden. Ik kan dit wel indirect, door middel van wettelijke grens- en richtwaarden, verplaatsgronden voor risicobedrijven en een verantwoordingsplicht voor groepsrisico. Ik bepaal echter niet wat waar terecht komt; dat doen de gemeenten en provincies, dat is voorbehouden aan het lokale bevoegd gezag. Mij lijkt dat ook een goede plek.

Kun je met dit wetsvoorstel wel sturen op de veiligste modaliteit? Met andere woorden: de trein is minder veilig, laten we het maar via de weg doen. Dit voorstel gaat

uit van voldoende ruimte voor alle modaliteiten, dus wij zien een verplichte modaliteitverschuiving niet als wenselijk. Als zich problemen voordoen, zouden we altijd kunnen adviseren om een andere modaliteit te gebruiken.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Collega Jansen noemde het concrete voorbeeld van de verplaatsing van Akzo. Die had natuurlijk nooit plaatsgevonden als deze alleen afhankelijk was geweest van de lokale gemeenteraden. Ik denk dat de landelijke overheid hier wel een rol had. Ziet de minister niet voor zichzelf een rol weggelegd om dat soort risicovolle bedrijven juist wel te kunnen verplaatsen?

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

Voor als zich problemen voordoen, als het plafond wordt geraakt. Ik zei dat gemeenten in principe bepalen wat er waar wordt gebouwd en wat voor type bedrijven zij willen toelaten. Wij doen dat niet van rijkswege; dat hebben we in het verleden weleens geprobeerd, maar dat werkt niet. Als zich problemen voordoen, komt dit echter wel onder mijn verantwoordelijkheid, want ik ben verantwoordelijk voor de uitvoering van het basisnet. Als een plafond wordt geraakt, kom je terecht bij de discussie over hoe dat komt, over wie het opvalt en of je het niet op een andere manier zou kunnen vormgeven. Hetzelfde geldt als wat ik zonet bij de modaliteiten zei: ik ga niet zeggen dat men verplicht de veiligste modaliteit moet gebruiken. Maar als zich problemen voordoen, krijg je een andere discussie: kunnen we het probleem niet oplossen door naar een andere modaliteit te kijken?

De heer Jansen vroeg ook of de data worden gecheckt die gemeenten gebruiken voor de berekening. Het is mogelijk om die data steekproefsgewijs te laten checken door het RIVM. Dat is nu niet geregeld, maar dit kan wel als het nodig blijkt. Ook hiervoor geldt: laten we eerst kijken of het nodig is, voordat we gaan checken en dubbelchecken.

De heer Jansen vroeg verder naar de gevolgen van klimaatverandering voor de capaciteit van de binnenvaart; dat was even een zijstapje van hem. Natuurlijk kunnen door een veranderd klimaat waterstanden veranderen. Wij zijn hier ook op diverse andere vlakken mee bezig. Er is echter voldoende vervoerscapaciteit om meer vervoersbewegingen te kunnen accommoderen op de rivieren. Dus nu daarop een 10-jaarsplan maken lijkt mij in het kader van het basisnet niet aan de orde.

Hij heeft gevraagd of er eisen kunnen worden gesteld aan wagons of auto's, zoals SAPIC nu ook doet. Bij de eisen voor wagons en vrachtwagens waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd, gaat het om een level playing field. Daarom worden die eisen ook bij voorkeur op internationaal en op Europees niveau vastgesteld. Wel zal ik, als ik gebruikmaak van mijn routeringsbevoegdheid, natuurlijk vervoerders belonen die extra risicoreducerende maatregelen hebben genomen.

Dan kom ik bij de vraag van de heer De Mos die te maken had met lekkende treinen in Roosendaal en omstreken. Dit kabinet is zeer tegen lekken. Het is dus ook belangrijk om daar een en ander aan te doen. Helaas komen druppellekkages gewoon voor bij tankwagons met vloeibare ladingen, zoals recentelijk ook bleek bij Roosendaal. Dat is een ongewenste situatie. Nederland heeft al jaren geleden het initiatief genomen om die lekkages bij de bron aan te pakken. Vorige week hebben wij in internationaal verband ook afgesproken dat de vuller en de los-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ser van tankwagons ook concrete procedures moet vaststellen om de lekbaarheid van die tankwagons te verzekeren voor en na het vullen en het lossen. De Europese chemische industrie heeft meegeholpen aan het opstellen van checklists voor het tegengaan van lekken en de aanscherping van internationale voorschriften die in 2013 worden geëffectueerd.

Wel blijft staande dat de lekkage is gebeurd. De Inspectie Leefomgeving en Transport zal handhavend blijven optreden. Voor tankwagons uit het buitenland zal, ook in overleg met buitenlandse handhavingspartners, worden bekeken wat de oorzaak is, maar ook wat deze inspectie hieraan kan doen. De Inspectie Leefomgeving en Transport moet er natuurlijk wel bij worden betrokken, want anders kan zij ook niet handhavend optreden. Ik heb inmiddels ook gezien dat de gemeente het Rijk vraagt om daarbij te helpen.

Leidt de routing van het spoorvervoer niet tot problemen elders, zo heeft de heer De Mos gevraagd. Het basisnet strekt niet tot routing maar stelt grenzen aan de groei van het vervoer op het gemengde spoorwegnet. De enige routing die het gevolg zou zijn van het basisnet is een verschuiving van het vervoer van gevaarlijke stoffen van het gemengde spoorwegnet naar de Betuweroute. Op de Betuweroute is het risicoplafond zeer hoog, dus extra vervoer van gevaarlijke stoffen leidt daar niet tot problemen.

De heer **De Mos** (PVV):

Ik kom toch nog even terug op het lekken, een onderwerp dat mij buitengewoon boeit. De minister zegt dat er moet worden gehandhaafd. Hoe ziet die handhaving er nu precies uit? Dat is volgens mij waar het ook in de chemische industrie steeds mis gaat: een tekort aan handhaving of geen handhaving. Hoe is die handhaving nu bij het vervoer van deze gevaarlijke stoffen?

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

U vroeg hoeveel incidenten er nu eigenlijk zijn en of er adequate handhaving is. In uw eerste inbreng vroeg u ook naar naming and shaming. In 2012 zijn er met betrekking tot het spoor ongeveer 20 gemelde incidenten geweest – ik zei al dat incidenten wel moeten worden gemeld – waarbij ook de Inspectie Leefomgeving en Transport betrokken was. Bij de binnenvaart en het wegvervoer waren dit respectievelijk 20 en 10 incidenten. Dat geeft beetje een beeld van de situatie. Er is een wettelijke verplichting om incidenten te melden. Na binnenkomst van een melding wordt door de dienstdoende piketdienst beoordeeld of het nodig is om ter plekke een inspectie uit te voeren, dan wel of wij onmiddellijk al, bijvoorbeeld omdat het gaat om een herhaling, maatregelen kunnen gaan nemen tegen zo'n bedrijf. Dus er is handhaving ter plekke en handhaving door aanschrijving omdat een herhaling van overtredingen heeft plaatsgevonden.

Naming and shaming kennen wij nu niet. Wij hebben geen lijst op de site van de inspectie staan, maar natuurlijk weet iedereen in de sector wel welke bedrijven de grenzen overschrijden en dus gehandhaafd worden. Ik hoop dat de heer De Mos hiermee meer zicht heeft naar aanleiding van de vraag die hij mij stelde.

Het wetsvoorstel lost dus niet de druppellekkageproblematiek op. Het gaat daar in principe niet over omdat het hier gaat om een handhavingskwestie, maar daar zijn wij dus wel actief mee aan de slag.

Bij een aantal vragen van de fractie van D66 is er sprake van overlapping met vragen van de PVV-fractie.

De heer **De Mos** (PVV):

De minister gaat nu over naar de beantwoording van de vragen van de D66-fractie, maar wij hadden nog een vraag gesteld over de criminelen van Greenpeace. Hoe gaan wij om met organisaties die willens en wetens het vervoer van gevaarlijke stoffen saboteren?

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

Het is terecht dat de heer De Mos mij hierop wijst. Ik vind dat iedereen die de wet overschrijdt, welke partij dat ook moge zijn, gewoon aangepakt moet worden. Als je andere mensen in gevaar brengt, moet je daarop worden aangesproken. Als je daarmee ook de wet overtreedt, moet je daarvoor gestraft worden. De heer De Mos noemt nu een specifieke partij, maar het geldt eigenlijk voor alle partijen die dit soort activiteiten uitvoeren. Ik vind het niet lollijg en ook niet leuk dat je op zo'n manier probeert om te laten horen waar jij tegen bent. Er zijn in dit land zo veel andere manieren om je inbreng te leveren en in te spreken en om te laten horen dat jij iets op een andere manier geregeld zou willen hebben. Op het moment dat je dit op zo'n manier doet dat je mensen in gevaar brengt of schade toebrengt, vind ik dat gewoon niet kunnen. Helderder kan ik er volgens mij niet over zijn.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg wat de minister doet om het groepsrisico te beperken, anders dan bij groot onderhoud of capaciteitsuitbreiding. Welnu, dit wetsvoorstel ziet niet zozeer op beperking, maar op vaststelling van de risicoplafonds voor het vervoeraandeel van het groepsrisico. Met die plafonds is het groepsrisico in de verschillende gemeenten natuurlijk al wel beperkt, want wij hebben gezien dat daardoor heel veel gemeenten minder groepsrisico zijn gaan lopen. Het wetsvoorstel verplicht mij om regelmatig te onderzoeken of de plafonds worden overschreden. Ik moet bezien welke maatregelen ik kan nemen om te overschrijden. Dit regelmatig onderzoek staat los van groot onderhoud of capaciteitsuitbreiding.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ben mij bewust van wat er in dit wetsvoorstel wel en niet geregeld kan worden. Maar of het zinvol is om een instrument als groepsrisicobenadering in een wetsvoorstel vast te leggen, heeft er natuurlijk alles mee te maken of je er daadwerkelijk naar streeft om dit te halen. Bij de toelichtingen werd ook duidelijk dat op een aantal plaatsen de groepsrisicoplafonds niet benaderd zouden kunnen worden op dit moment. Ik neem aan dat wij daar niet bij blijven en dat de minister gaat proberen om het groepsrisicoplafond zo veel mogelijk te benaderen en niet alleen maar bij het groot onderhoud. Dat was de strekking van mijn vraag. Ik heb gewezen op een aantal flankerende maatregelen die ook door het PBL zijn genoemd. Kan de minister uitleggen waar zij aan denkt? Het mag ook in een brief op een later moment, maar ik wil wel de toezegging dat het niet blijft bij de constatering in de trant van: oh, wij halen het niet, dus wij halen het niet. Dan heeft zo'n plafond ook niet zo veel zin. Als er een plafond wordt ingesteld, moet er ook een duidelijke agenda zijn om ervoor te zorgen dat wij onder dat plafond blijven.

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

De kern van het voorstel is juist dat je plafonds aanwijst voor wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Op grond van de



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

wet maken wij daarover bestuurlijke afspraken. Er wordt een systeem mee geïntroduceerd om het risico van vervoer binnen die plafonds te houden. Dat doen wij in drie stappen: regelmatig onderzoek naar dreigende overschrijding van de plafonds, onderzoek naar het treffen van maatregelen in geval van overschrijding – dat betekent dat ik dan maatregelen moet gaan treffen – en politieke verantwoording over die onderzoeken. Ook dat staat duidelijk in dit wetsvoorstel. Ik draag daar zorg voor. Wanneer die plafonds bereikt gaan worden, zal ik met de partijen die daarbij betrokken zijn moeten gaan onderzoeken hoe zij onder dat plafond gaan komen. Dat geldt niet alleen bij groot onderhoud of bij capaciteitsuitbreiding. Het treedt meteen in werking nadat de Kamers hebben gezegd dat zij die wet zo willen hebben.

Eens in de vijf jaar moet het onderzoek hebben plaatsgevonden en wordt daarover verantwoording afgelegd. Daarbij moet worden aangegeven wat er is gebeurd met de bevindingen.

Er is gevraagd of ik bereid ben om de nodige maatregelen te nemen voor rangeerterreinen. In de afgelopen jaren zijn er al de nodige maatregelen genomen in het kader van het programma Aanpak goederenemplacementen. Mocht het in het kader van de risicoplafonds van het basisnet nodig zijn om extra veiligheidsmaatregelen te nemen, dan zullen zij worden overwogen, maar het is nog niet op voorhand te zeggen wie die maatregelen zal treffen, want in overleg met vervoerders en de infrabeheerder wordt bezien welke maatregelen het meest kosteneffectief zijn. Soms ligt het op het ene bord en soms op het andere bord.

Wil ik bij investeringen in Kijfhoek ook het veiligheidsbelang bewaken? Mijn antwoord is: natuurlijk worden bij alle investeringen op Kijfhoek ook de veiligheidsbelangen meegenomen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Zou de minister misschien voor het aankomende MIRT nog eens specifiek willen kijken naar de Kijfhoek? De perceptie is dat daar een probleem is. Kan zij de Kamer een brief sturen over de mogelijkheden om de situatie daar te verbeteren? In dat kader kan zij misschien het verzoek over de benodigde 11 mln. daarvoor ook nog eens beoordelen.

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

Ik zal ernaar kijken, maar volgens mij hebben wij naar aanleiding van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid al een en ander naar de Kamer gestuurd. Anders komt dat nog op een andere manier naar de Kamer toe.

De PvdA heeft gevraagd naar de plaatselijke groepsrisico's. Er is ook gevraagd of bij dit wetsvoorstel de groei vooropstaat in plaats van de veiligheid. De groei en de veiligheid staan in dit voorstel voorop. Het basisnet leidt ertoe dat de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg en spoor in ieder geval wel is begrensd om risico-overschrijding te voorkomen in de bebouwde omgeving. Tegelijkertijd biedt dit de vervoerder door de manier waarop dit wordt ingevuld met de plafonds de mogelijkheid om te groeien, mits dat slim en veilig gebeurt. Om de economie niet te hinderen, is er rekening gehouden met enige groeiruimte, maar wel binnen de harde randvoorwaarde van veiligheid.

Mevrouw Dijkers heeft ook gevraagd wie er verantwoordelijk is als de risicoplafonds worden overschreden.

Dit wetsvoorstel legt de verantwoordelijkheid daarvoor bij de minister. In het wetsvoorstel is voorzien in het monitoren van de vervoerstromen en het regelmatig analyseren van de marktontwikkelingen door de infrabeheerder, dus door RWS en ProRail. Als de risicoplafonds worden genaderd, dan moet ik in overleg treden met de infrabeheerders en de vervoerders om tijdig de nodige maatregelen te treffen. Dat betekent ook dat er meer duidelijkheid is ontstaan, want een en ander is nu verspreid over heel veel verschillende partijen. De vraag is wie je dan aan zijn jasje kan trekken als er een keer iets niet goed is gegaan.

Er is ook gevraagd of de verhoging van de risicoplafonds betekent dat er ook meer mensen in de risiconcontour komen te wonen. Het verhogen van de risicoplafonds in de toekomst is mogelijk, maar dit zal slechts bij uitzondering aan de orde zijn. Een verhoging van de risicoplafonds kan bijvoorbeeld worden overwogen als er behoefte is om meer vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk te maken. Dat zou je om allerlei redenen kunnen willen, maar bij de afweging wordt vanzelfsprekend getoetst aan de bestaande bebouwde omgeving en de gevolgen voor de veiligheidszone. Dat er meer mensen in de risiconcontour komen te wonen, is uitgesloten, want dat is wettelijk niet toegestaan.

Er is ook gevraagd of de abstracte berekeningen wel voldoende bescherming bieden. In dat kader is gesproken over de benadering 10-6 en er is gevraagd wat dat nu eigenlijk zegt. Er is niet alleen gekeken naar de meest waarschijnlijke benadering, maar juist naar allerlei scenario's die zich kunnen voordoen. Bij twijfel wordt een conservatieve benadering toegepast. Natuurlijk begrijpt een burger niet wat 10-6 betekent, maar er is in de risicobenadering van uitgegaan dat de zogenoemde onvrijwillige risico's, het onvrijwillig ergens slachtoffer van worden, niet meer mogen bedragen dan 1% van het risico dat de burger elke dag loopt als gevolg van de activiteiten die hijzelf onderneemt. Ik ben blij dat ik die berekeningen niet allemaal hoef te maken.

De PvdA heeft nog gevraagd of er schot in de maatregelen zit die op basis van het ALARA-principe moeten worden genomen. Ja, want voor het Basisnet Spoor is op 14 mei een convenant gesloten, het Warme-BLEVE-convenant. Extra ATBvv's zijn in 2012 geplaatst. Extra gebruik van de Betuweroute zal eerst met de komst van het basisnet actief gaan worden. Nu hebben wij nog geen wettelijke basis om in overleg te treden met de vervoerders om binnen de risicoplafonds te blijven. Er is ten slotte gevraagd waarom ik dat Warme-BLEVE-vrij rijden niet verplicht, maar dat kan niet want op grond van internationale afspraken en overeenkomsten is het niet mogelijk om nationaal verplichtingen op te nemen voor het Warme-BLEVE-vrij rijden of het al dan niet voorzien van hittewerende coating bij treinwagons. Er wordt in internationaal verband bij OTIF aandacht gevraagd voor het Warme-BLEVE-vrij samenstellen en laten rijden van treinen, zodat deze verplichtingen uiteindelijk in internationaal RID-verband kunnen worden vastgelegd. Nederland zet hierop in bij het OTIF-overleg.

Mevrouw **Dijkers** (PvdA):

Wanneer kunnen wij de resultaten daarvan verwachten?

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

Dat kan ik nu niet uit mijn hoofd zeggen; er zijn zo veel internationale overleggen op dit moment. Bovendien is dit

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de portefeuille van de staatssecretaris. Dit punt komt terug in de tweede ronde.

Mevrouw **Dijkers** (PvdA):  
Dank u wel.

De **voorzitter**:

Bestaat er behoefte aan een tweede termijn? Ik zie dat dit het geval is. Eigenlijk moet het volgende debat, een VAO, beginnen om 14.00 uur. Wij zitten dus enigszins in een tijdslem. Volgens mij heeft de minister nog veertien amendementen liggen. Ik ken mevrouw Wiegman langer dan vandaag, dus weet ik dat zij over ieder amendement een vraag gaat stellen. Ik wil toch op u allen een dringend beroep doen om zeer bondig te formuleren waar mogelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:  
Moet ik eerst het gedeelte over de amendementen voorlezen?

De **voorzitter**:

Nee, wij krijgen eerst nog een rondje vragen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb een paar vragen die nog niet beantwoord zijn, en wel over de positie van de Inspectie Leefomgeving en Transport in relatie tot de bezuinigingen. Ik heb gevraagd of er een link te leggen valt met de quickscan Brzo-bedrijven om waar mogelijk risico's te prioriteren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:  
De positie van de inspectie in relatie tot wat?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

In verband met het garanderen van de veiligheid op het basisnet. Waar inspecteert men exact op? Wordt er bij het inzetten van de schaarse middelen die een inspectie heeft, een link gelegd met de quickscan Brzo-bedrijven, die laatst voor de externe veiligheid is gemaakt, om te zien of dat kan helpen bij de prioritering van de inspectie?

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

Als de inspectie haar wettelijke taken niet meer kan waarmaken doordat zij onvoldoende budget krijgt, moet zij dat aangeven en mij als beleidsmaker waarschuwen. Dat moet altijd inzichtelijk en transparant zijn. Heel af en toe hebben wij een discussie over de vraag waar de prioriteiten liggen. Ik krijg nooit te horen dat men bepaalde zaken niet meer verantwoord kan doen. Op dat Brzo-onderzoek moet ik straks terugkomen; ik weet dat zo niet.

De **voorzitter**:

Wij beginnen aan de tweede termijn. De heer Haverkamp heeft een derde van zijn spreektijd uit de eerste termijn. Dan blijft er over: drie minuten, inclusief moties.

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

De reactie op de amendementen moet dus in de tweede termijn?

De **voorzitter**:

Ja, in de tweede termijn.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Ik waardeer uw daadkracht. Dit is echter een wetsvoorstel, dus heb ik in principe onbeperkt spreektijd. Ik hecht eraan om de tekst uit te spreken die ik wil uitspreken. Dan weten wij in ieder geval waar wij staan met elkaar.

De **voorzitter**:

Ik weet niet wie er nu geïnterrupteerd gaat worden, u of ik.

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

U, voorzitter, want ik heb een punt van orde. Ik heb er behoefte aan om al in de eerste termijn van de minister een reactie op de amendementen te krijgen. Als de reactie pas in tweede termijn komt, dan weet ik al helemaal hoe het gaat met de klok: dan wordt het haasten en is er nog nauwelijks tijd om te reageren. Ik zou het prettig vinden om nu alvast een reactie te krijgen waarop wij dan in tweede termijn kunnen reageren. Als wij de eerste termijn maar net afgerond krijgen, kan ik mij voorstellen dat de tweede termijn op een ander moment gepland moet worden.

De **voorzitter**:

U raadt mijn gedachten. Ik vind dat prima. De minister kan ook in eerste termijn reageren op de amendementen, dus als zij daartoe in staat is, doen wij dat bij dezen. Mijn voorstel is dan wel om na het becommentariëren van die veertien amendementen te stoppen met dit debat om vervolgens volgende week voort te gaan met de tweede termijn van de Kamer en de regering. Ik geef het woord opnieuw aan de minister.

□

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

Voorzitter. Het eerste amendement dat ik heb is van het lid Wiegman. Hierin wordt gevraagd om een wijziging van het plafond voor het groepsrisico voor te leggen aan de Kamer en de Kamer vier weken de tijd te geven om kennis te nemen van de voornemens tot aanpassing van de groepsrisico's. Het tweede element, dus het toevoegen van de termijn van vier weken, acht ik zinvol en kan ik omarmen, maar de toevoeging van de plafonds voor het groepsrisico staat haaks op het verschil in karakter tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Waar het plaatsgebonden risico een harde waarde is, is het groepsrisico een verantwoordingswaarde. Het is heel belangrijk om dat verschil te zien. Gemeenten kunnen gewoon bij de beoordeling van het groepsrisico in ruimtelijke besluiten afwijken indien zij dat nodig achten. Gelet op de redactie moet ik het amendement ontraden. Ik steun het tweede deel van het amendement wel. Het is aan de initiatiefneemster om te beoordelen of zij het amendement wil splitsen.

Ik ga in op het amendement op stuk nr. 18 van mevrouw Wiegman, waarmee zij wil regelen dat bij AMvB criteria worden opgesteld voor vaststelling en wijziging van risicoplafonds. De kern van het wetsvoorstel is dat ik bij elke vaststelling of wijziging van risicoplafonds samen met de vervoersbranche en de betrokken bestuurders een locatiespecifieke afweging maak tussen de belangen van het vervoer, de ruimtelijke ordening en de veiligheid. Dat zijn de criteria waarop elke beslissing over het basisnet gebaseerd moet zijn. Die criteria komen expliciet tot uitdrukking in de doelbepaling van artikel 12 van het

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

wetsvoorstel. Op basis van die criteria kan ik maatwerk leveren, met het oog op de locatiespecifieke omstandigheden. De ene keer moet misschien wat meer gewicht worden toegekend aan ruimtelijke ordening, de andere keer meer aan vervoersbelangen. Het vaststellen van nadere criteria zoals beoogd in het amendement draagt niet bij aan een locatiespecifieke afweging. Dat gaat gewoon niet goed. Op voorhand vastleggen welk gewicht in welke situatie aan welk criterium moet worden toegekend, doorkruist de mogelijkheid van maatwerk, terwijl de belangenafweging juist zo belangrijk is voor het draagvlak. Ik maak die belangenafweging niet op eigen houtje, maar doe dat steeds tezamen met de vervoersbranche en de betrokken bestuurders. Ik ontraad dus aanneming van dit amendement.

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

Dat vind ik jammer. Wat ik zo aantrekkelijk vind in dit wetsvoorstel, is dat ik er veel van de ruimtelijke ordening in herken. Er kunnen zaken worden voorgelegd en bezwaren worden ingediend. Dan is het heel helder waar burgers aan toe zijn. Het klinkt mooi – er kan maatwerk geleverd worden – maar ik heb het idee dat een burger of ondernemer die iets al dan niet wil, weinig grond heeft om zijn bezwaren kenbaar te maken en daarvoor ook weinig rechtsbasis heeft.

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

Hij heeft de mogelijkheid om bezwaren kenbaar te maken. Mevrouw Wiegman vraagt echter om de criteria zodanig in te vullen dat er een bepaald gewicht aan wordt toegekend. Dat vind ik onverstandig, want in de ene gemeente zal misschien het ruimtelijkeordeningsprincipe belangrijker zijn en in de andere gemeente zal wellicht iets anders gelden. Door dit op te nemen in AMvB-criteria is elke mogelijkheid tot maatwerk op lokaal niveau afgesneden. Dat wil ik niet en dat beoog ik niet. Er zijn beroepsmogelijkheden. Naar aanleiding van het beroep kan een rechter altijd kijken of een afwijking waartoe besloten is, redelijk en logisch is in zo'n gemeente. De burger heeft dus nog steeds rechtszekerheid. Wij hebben echter niet tot in detail vastgelegd wat je eigenlijk niet tot in detail kunt vastleggen, omdat een en ander afhankelijk is van de lokale situatie.

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

Ik kan mij voorstellen dat je voor dit onderwerp aan de ene kant een set basiscriteria hebt en aan de andere kant ruimte biedt voor maatwerk en een bepaalde toepassing van bepaalde criteria. In sommige situaties zullen bepaalde criteria niet direct van toepassing zijn. Ik kan mij heel goed voorstellen dat maatwerk en basiscriteria goed naast elkaar kunnen bestaan.

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

Die criteria komen expliciet tot uitdrukking in de doelbepaling van artikel 12 van het wetsvoorstel. Daarmee is al duidelijk waarnaar wordt gekeken. Op basis van de criteria uit artikel 12 kan maatwerk worden geleverd. Daarmee is voldaan aan wat mevrouw Wiegman wil. Het lijkt mij niet goed om dit verder te detailleren dan nu het geval is in het wetsvoorstel. Ik ontraad dit amendement dus.

De heer Jansen van de SP-fractie heeft een amendement ingediend waarin wordt geregeld dat de beheerder van in het basisnet aangewezen infrastructuur de

minister voor 31 december 2020 verzoekt om een saneringsplan als risicoplafonds worden of dreigen te worden overschreden. Ik zie dit amendement als ondersteuning om ook na 2020 te zorgen voor een duurzaam evenwicht tussen de belangen van het vervoer, het gebruik van de ruimte langs het basisnet en een maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau in de nabijheid van dat basisnet. Het wetsvoorstel voorziet hierin door het mechanisme van regelmatig onderzoek. Het amendement voegt hier volgens mij niets aan toe. Ik laat het oordeel over dit gewijzigde amendement op stuk nr. 24 dus aan de Kamer.

**De heer Haverkamp (CDA):**

Het is mij even onduidelijk. In het amendement wordt toegezien op de beheerder van de spoorweg. Die moet een saneringsplan met risicoplafonds indienen. Risicoplafonds zijn toch ook gebaseerd op de omliggende bebouwing? Moet de beheerder van de spoorweg dan iets gaan vinden van de bebouwing langs die spoorweg? Zo heb ik het amendement namelijk gelezen.

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

Ik lees het amendement op stuk nr. 24 als volgt. De beheerder van het spoornet moet aangeven of de risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden overschreden. Het gaat dus niet om het groepsrisico voor bebouwing, maar om het groepsrisico voor vervoer. Die beheerder moet natuurlijk ook in de gaten houden of de emmer niet overstroomt door alle vervoerders die gebruiken van het spoor. Het is dus logisch dat hij daarvoor verantwoordelijkheid draagt, maar niet voor de bebouwing.

Ik kom op het amendement-Wiegman op stuk nr. 15 dat volgens mij samen met het amendement op stuk nr. 21 moet worden behandeld. Ik wil die twee amendementen graag in samenhang bespreken. Ik zie mevrouw Wiegman knikken; zij begrijpt dus waarom ik dat doe. Ik leg nu uit waarom ik dat doe. Met dit amendement uit mevrouw Wiegman haar zorgen over de betrokkenheid van belanghebbenden in geval van een wijziging van de risicoplafonds. Ik stel voorop dat een wijziging van de risicoplafonds hoe dan ook niet plaatsvindt zonder dat overleg met de betrokkenen zoals de gemeenten en de industrie heeft plaatsgevonden. Ook wordt in het wetsvoorstel geregeld dat de Kamer altijd op de hoogte wordt gebracht van een voorgenomen verschuiving van de risicoplafonds.

Net als het amendement op stuk nr. 11 – daarover spraken wij net en ik heb gezegd dat ik alleen het tweede deel daarvan ondersteun – hebben ook de amendementen op stuk nr. 15 en stuk nr. 21 betrekking op zowel wijzigingen van een plafond voor het plaatsgebonden risico als van een plafond voor het groepsrisico. Ik heb net bij de behandeling van het amendement op stuk nr. 11 al aangegeven dat het groepsrisico een waarde maar geen harde grens is. Dat moet je er dus niet in opnemen. Ik merk op dat het amendement op stuk nr. 15 geen termijn voor het indienen van bedenkingen bevat, maar het amendement op stuk nr. 21 wel. Ik ga ervan uit dat het amendement op stuk nr. 21 in stemming wordt gebracht en dat amendement op stuk nr. 15 wordt ingetrokken, gelet op de formulering. Indien de verwijzing naar het tweede lid in het amendement op stuk nr. 21 wordt geschrapt, het groepsrisicodeel, dan laat ik het oordeel over het gewijzigde amendement op stuk nr. 21 over aan de Kamer. Ik

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

hoop dat iedereen het nog kan vatten, anders hoor ik het nog wel.

### De voorzitter:

Ik heb een punt van orde. Het amendement op stuk nr. 15 is sowieso komen te vervallen. Het amendement op stuk nr. 21 is namelijk de vervanger van het amendement op stuk nr. 15.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan klopt mijn veronderstelling dat het amendement op stuk nr. 15 zou worden ingetrokken en dat er wordt gestemd over het amendement op stuk nr. 21. Ik heb echter moeite met de verwijzing naar het groepsrisico in het amendement op stuk nr. 21.

Ik ga verder met het amendement op stuk nr. 16 van mevrouw Van Veldhoven. Ik onderschrijf haar standpunt dat de onderzoeken voor verschillende betrokkenen van groot belang zijn. Om die reden is in het wetsvoorstel een bepaling opgenomen dat de minister regelmatig over deze onderzoeken verslag uitbrengt aan de Kamer. In reactie op dergelijke verslagen kan de Kamer de onderzoekswijze aan de orde stellen en voorstellen voor aanpassingen doen. Wat mij betreft, voorziet het wetsvoorstel dus in de gewenste democratische controle op de onderzoeken. Ik acht het voorgestelde amendement op stuk nr. 16 dan ook niet nodig. Daarom laat ik het oordeel daarover aan de Kamer.

Met het amendement op stuk nr. 17 van mevrouw Van Veldhoven wordt de infrastructuur die onder het basisnet valt, niet bij ministeriële regeling maar bij AMvB aangewezen. Terecht is opgemerkt dat aanwijzing van infrastructuur een essentieel element van het basisnet is. Voor elk concreet onderdeel van de infrastructuur wordt een afzonderlijk plafond vastgesteld. Hoewel ik bij voorkeur de onderdelen van het basisnet in dezelfde rechtsbron vaststel, kan de vaststelling van het netwerk wat mij betreft ook bij AMvB plaatsvinden. Ik laat het oordeel over het amendement op stuk nr. 17 dan ook over aan de Kamer.

### Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik dank de minister voor de positieve beoordeling van het amendement op stuk nr. 17. Over het amendement op stuk nr. 16 over het onderzoek zegt de minister dat zij dit niet nodig vindt, maar ik begrijp dat zij er geen bezwaar tegen heeft dat de Kamer graag tevoren betrokken is bij de onderzoeksopzet in plaats van achteraf te zeggen dat het de volgende keer anders moet gebeuren. Dat is een soort betrokkenheid vooraf, maar dan bij het onderzoek dat erop volgt. In principe zegt de minister dat achter betrokkenheid van de Kamer bij de onderzoeksopzet zeker een logica zit. Ik stel dan voor dit meteen vanaf de eerste keer vooraf te doen in plaats van vanaf de tweede keer.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daarvan ben ik weer geen voorstander. De Kamer moet eerst degenen die het moeten uitvoeren, de kabinetsleden, hun uitvoering ter hand laten nemen en vervolgens toezicht houden. Dat betekent dat ze achteraf kijkt of ze die onderzoekswijze goed vond. Dan kan ze voorstellen doen om voor een volgende keer aan de basis te zitten. Wij hebben het in onze democratie niet zo geregeld dat we de Kamer bij voorbaat tot het uitvoerende orgaan maken. Niet dat ik de Kamer daarin niet vertrouw of denk dat de Kamer dit niet kan, maar dit zijn de spelregels waaraan ik mij wil houden.

### Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat mag. Als de minister toezegt dat er nog een brief komt aan de Kamer waarin enigszins de contouren staan van hoe zij dit de eerste keer wil doen, kan ik een eind meegaan in de redenering van de minister dat er verschil bestaat tussen wat de Kamer moet doen en wat de bewindspersoon moet doen. In dat geval overweeg ik het amendement in te trekken.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Van Veldhoven vraagt mij dus om geen verslag te doen van het onderzoek, maar tevoren een beschrijving van het onderzoek te sturen?

### Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het amendement beoogt om in de wet vast te leggen dat de Kamer tevoren een soort recht van instemming krijgt, dat ze mede bepaalt hoe het onderzoek er uit zal zien. Ik kan meegaan met de wens van de minister om een stuk van de verantwoordelijkheid bij de bewindspersoon te laten liggen en op basis van de verslaglegging een aanpassing te verrichten. Misschien kunnen wij een middenweg vinden, waarbij wij niet in de wet verankeren dat dit tevoren moet gebeuren, maar waarbij de minister ons in een beleidsbrief aangeeft hoe zij van plan is dit onderzoek uit te voeren wanneer zij het voor de eerste keer gaat uitschrijven. Dan hoeven wij dit niet in de wet te verankeren en kan in het wetsvoorstel blijven staan dat de Kamer de mogelijkheid heeft om daarover opmerkingen te maken.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat lijkt mij geen probleem. Ik heb wel een beetje het gevoel: zou ik niet mijn eigen weg kunnen volgen, waarop de Kamer mij toetst, maar het hoeft geen probleem te zijn. Daarover moet de Kamer zich maar uitspreken.

### Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het zou heel fijn zijn als de minister die toezegging kon doen. Ik dring hierop aan omdat er bij andere dossiers, bijvoorbeeld over geluid, telkens veel gedoe is over de vraag of het onderzoek op de goede manier is uitgevoerd. Ik wil graag aan de voorkant een stuk van de argwaan bij sommige fracties wegnemen door te zeggen: wij hebben het met elkaar besproken, zo gaan wij het ongeveer doen en als achteraf blijkt dat er fouten in zaten, dan geldt dat u aan de voorkant hebt kunnen meedenken. Dit hoeft voor mij niet per se wettelijk verankerd te zijn, maar zo kan de Kamer op een positieve manier haar verantwoordelijkheid nemen.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het betoog van mevrouw Van Veldhoven is helder. Ik denk overigens dat die klachten achteraf altijd weer zullen komen, want er zijn wel meer zaken waarvan wij de basisprincipes vooraf met de Kamer afspreken, maar waarop de Kamer achteraf met nader inzicht reageert. Daar is de Kamer ook vrij in.

### De heer Haverkamp (CDA):

Ik schrik even van deze discussie. Voor zulke zwaarwegende besluiten beschikken wij toch over wettelijke procedures die aangeven waaraan een onderzoek wel of niet moet voldoen?

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

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

Dit is de eerste keer dat een onderzoek zal worden verricht naar hoe je overschrijding van het risicoplafond kunt constateren. Ik begrijp dat mevrouw Van Veldhoven graag wil zien hoe zo'n onderzoek er uitziet. Ik vraag of het niet gewoon aan mij als minister is om dat onderzoek aan de Kamer te leveren. Achteraf kan die zeggen dat het niet voldoet. Daarover hebben wij een discussie gevoerd. Ik heb er geen principieel bezwaar tegen om iets tevoren toe te sturen. Het hoort alleen niet helemaal bij onze spelregels.

De heer **Aptroot** (VVD):

Het is niet zo dat het niet helemaal bij de spelregels hoort. Het hoort helemaal niet bij de spelregels. Ik zou niet graag willen dat Tweede Kamerleden allemaal als een soort ambtenaren alles moet afvinken. Als we het signaal krijgen dat het niet goed gaat, kunnen we daar altijd aan de minister vragen over stellen. Ik zou er echter op tegen zijn dat wij bij allerlei onderzoeken van tevoren de opdracht en dergelijke bekijken. Ik hoop dat de minister dit amendement wil ontraden. Wij zullen er in ieder geval tegen stemmen. Anders zijn we namelijk met elkaar aan het "ontsporen".

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

Het amendement had ik al ontraden. Mevrouw Van Veldhoven heeft vervolgens iets anders gevraagd. Twee andere Kamerleden zijn het daar niet mee eens. Kamerleden zullen het toch met elkaar via een motie moeten uvechten of via een goed gesprek. Ik blijf maar gewoon bij het beleid, zoals altijd, dat ik de Kamer stukken toestuur waar zij mij daarna over kan bevragen. Desnoods kan zij mij alle hoeken van de Kamer laten zien.

Voorzitter. Ik kom op het amendement-Haverkamp op stuk nr. 23, waarmee wordt beoogd het groepsrisico te schrappen als element van het basisnet. Ik zeg het maar even zwart-wit. Met dit amendement wordt een streep gehaald door het reeds behaalde resultaat en het evenwicht tussen vervoer en ruimtelijke ordening dat met het wetsvoorstel wordt beoogd. De ruimtelijke ontwikkeling in het stedelijk gebied langs het spoor is op grote schaal mogelijk gemaakt door tijdens het ontwerp van het basisnet spoor juist aandacht te hebben voor sturingsmaatregelen inzake groepsrisico. Onder meer is het aantal kilometers aan overschrijding van de oriëntatiewaarde voor groepsrisico van 225 teruggebracht naar 41. Het toepassen van het groepsrisico heeft dus echt effect. In het geval het wetsvoorstel alleen nog op plaatsgebonden risico betrekking heeft, verdwijnt bovendien het instrument om ook de risico's van het lpg-vervoer te beheersen. Uiteindelijk zal dat een negatief effect hebben op ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rondom het spoor. Ook zal dat het draagvlak bij overheden doen afnemen. Ik ontraad dus dit amendement. Ik heb best begrip voor sommige vraagtekens die de heer Haverkamp zet bij groepsrisico's. Men moet daarbij echter alle groepsrisico's die in wetgeving aan de orde zijn, als totaalplaatje zien.

Ik kom op amendement-Wiegman-Van Meppelen Schepping op stuk nr. 18. Ik haal nu amendementen door elkaar. Ik heb het amendement-Haverkamp op stuk nr. 22 kennelijk eerst behandeld. Klopt dat?

De **voorzitter**:

Nee, u hebt het amendement op stuk nr. 23 behandeld.

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

Ik ga nu in op het amendement-Wiegman-Van Meppelen Schepping op stuk nr. 18. Daarmee wordt beoogd de vaststelling van de afstanden en de vaststelling van referentiepunten uit elkaar te halen en de plafonds bij AMvB en referentiepunten bij ministeriële regeling te regelen. Deze werkwijze past niet bij een ordelijk regelgevingsbeleid. In de uitvoeringspraktijk zal men dan met twee bronnen moeten werken, hetgeen overzichtelijkheid en rechtszekerheid niet ten goede komt, ook niet als men slechts tijdelijk met twee bronnen werkt. Daarom ontraad ik dit amendement. Ik denk ook niet dat het tot meer politieke controle zal leiden, mocht dat de achterliggende gedachte zijn. Met het amendement wordt namelijk geen voorhang bij de voorgestelde AMvB geregeld. Het zorgt er slechts voor dat een andere wetgevingsprocedure moet worden gevolgd. Aangezien niet in de voorhang- of nahangprocedure is voorzien, zal de Tweede Kamer bij de totstandkoming van zo'n AMvB niet betrokken zijn.

Met het amendement Wiegman-Van Meppelen Schepping op stuk nr. 19 wordt bepaald dat risicoplafonds kunnen worden verlaagd in geval door risicoreducerende maatregelen aan de vervoerszijde verlaging mogelijk is. Ik ontraad dit amendement. Dit amendement staat haaks op wat we met het basisnet beogen, namelijk een duurzaam evenwicht tussen zowel vervoer als ruimtelijke ordening. Dat duurzame evenwicht is na zorgvuldig overleg tot stand gekomen. Stel dat we zeggen: we gaan risicoplafonds instellen en zodra het een beetje beter gaat, brengen we ze ook weer omlaag. Dan is er ook geen incentive meer, geen prikkel voor het vervoer om te innoveren of om risicoreducerende maatregelen te nemen. Althans, ik zou als ik een vervoerder was ook zeggen: dan houden we maar alles zoals het is. Ik ontraad dus dat amendement.

Ik kom op het amendement-Wiegman-Van Meppelen Schepping op stuk nr. 20. Dat brengt met zich dat niet alleen aanpassing maar ook initiële vaststelling van risicoplafonds vatbaar is voor bezwaar en beroep. Risicoplafonds kennen een onderlinge samenhang. Ze zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De belangenafweging op basis waarvan een risicoplafond wordt vastgesteld, kenmerkt zich door het bezien van onderlinge samenhang en de bestuurlijke afweging van de ruimte en vervoersbelangen. Dat is een weging waarbij alle betrokkenen tezamen tot een oplossing moeten komen. Hierbij heeft de vaststelling van de risicoplafonds ook het karakter van een algemeen verbindend voorschrift.

In de Algemene wet bestuursrecht wordt bepaald dat tegen een algemeen verbindend voorschrift geen beroep mogelijk is. Voor de evenwichtige uitvoering van het basisnet hecht ik er zeer aan dit stelsel niet te doorbreken door toch bezwaar- en beroepmogelijkheden open te stellen tegen een verhoging van de risicoplafonds, zoals in het amendement op stuk nr. 20 wordt beoogd. Ik ontraad dan ook de aanneming van het amendement.

Het amendement op stuk nr. 21 heb ik besproken toen ik ben ingegaan op het amendement op stuk nr. 15.

Het amendement op stuk nr. 22 van de heer Haverkamp heb ik nog over. Dit amendement wil een wijziging aanbrenge in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Het haalt een streep door het reeds behaalde resultaat en door het samenhangende evenwicht tussen vervoer en ruimtelijke ontwikkeling dat met het voorstel wordt beoogd. Als je op grote schaal ruimtelijke ontwikkeling in stedelijk gebied langs het spoor mogelijk maakt ... Ik zie

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

het al. Ik heb net bij het amendement op stuk nr. 23 een andere tekst voor me gehad. Ik behandel de amendementen op stukken nrs. 22 en 23 even netjes opnieuw.

Er is een verbetering langs het spoor mogelijk gemaakt. De oriëntatiewaarde is teruggebracht van 225 km naar 41 km. Het instrument om lpg-vervoer te beheersen, verdwijnt. Dat hoorde bij het amendement op stuk nr. 22. Daarom ontraad ik dit amendement.

Het amendement op stuk nr. 23 van de heer Haverkamp ziet toe op het groepsrisico. Met dit amendement krijgt de minister de bevoegdheid om in te grijpen in een verlengde omgevingsvergunning voor emplacementen. Dit amendement gaat in tegen de huidige algemene beleidskaders inzake interbestuurlijk toezicht. Recentelijk is het wetsvoorstel Revitalisering generiek toezicht ook aangenomen door de Eerste Kamer. Specifieke toezichtregelingen zijn dan ook geschrapt. Het amendement draait dus eigenlijk terug wat de wet Revitalisering generiek toezicht nu regelt. Dit past verder niet bij het idee dat de toezichthoudende overheden elkaar vertrouwen. Ik ontraad dit amendement.

### De voorzitter:

Ik zie dat mevrouw Wiegman nog een vraag wil stellen. Naar ik aanneem, gaat het over dit amendement.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Nou, voorzitter, zojuist zijn in een ...

### De voorzitter:

Anders geef ik eerst het woord aan de heer Haverkamp, die dit amendement heeft ingediend.

### De heer Haverkamp (CDA):

Nadat de wet de Kamer heeft bereikt, is jurisprudentie ontstaan over de omgevingsvergunning en over hetgeen wel en niet op een emplacement mag plaatsvinden. Ik zou het waarderen als de minister de Kamer voor de tweede termijn laat weten wat die uitspraken nou precies betekenen. Dan weet ik namelijk of ik mijn amendement wel of niet moet aanhouden.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat zeg ik de heer Haverkamp toe.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

Zojuist heeft de minister de aanneming van een aantal amendementen van mij ontraden. Deze amendementen zouden haaks op zaken staan. Daarmee zegt de minister eigenlijk ook dat deze wet niet meer doet dan wat duidelijkheid bieden en dat het niet zozeer de bedoeling is om plafonds naar beneden te brengen. Ik herinner me nog heel goed dat wij een discussie hebben gevoerd over de geluidsreductie en de geluidsplafonds. Toen kwamen wij in feite in dezelfde clash terecht. Daarbij moesten wij toch wel degelijk tot doel hebben de hoeveelheid geluidsoverlast terug te dringen. Ik kan mij voorstellen dat een van de doelstellingen van de wet toch is dat wij risico's weten terug te dringen. De heer Haverkamp beoogt dit ook met deze wet, zo heb ik begrepen. Als ik nu de reactie van de minister hoor, is dat niet alleen teleurstellend voor de fractie van de ChristenUnie die een andere visie op deze wet heeft, maar ik verwacht dat de heer Haverkamp de vraag stelt waarvoor deze wet dan nog nodig is. Al-

leen om wat duidelijkheid te bieden en ach, wij zien wel hoe deze ruimte vol komt, of is het doel toch vooral om risico's terug te dringen?

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb in antwoord op de eerste termijn van de heer Haverkamp gezegd dat het niet mijn doelstelling is om de risicoplafonds te verlagen. Ik ben van mening dat je een goede verhouding moet vinden tussen zekerheid voor omwonenden en voor gemeenten met betrekking tot de bebouwing, maar ook zekerheid voor bedrijven dat er toch nog wel enige economische ontwikkeling kan plaatsvinden.

Risicoplafonds brengen wel met zich mee dat je in ieder geval een betere positie hebt in de toekomst. Wij weten dat de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen toeneemt. Dan weten wij ook dat de risico's toenemen. Wij hebben nu met elkaar risicoplafonds afgesproken die nog een zekere groeirimte bieden. Dat is eigenlijk dezelfde discussie als bij geluid want ook daar is nog een zekere groeirimte. Ik vind het ook niet meer dan terecht dat er nog groeirimte is en dat je met elkaar, gemeenten en bedrijven, kijkt hoe de groei onder dat plafond zo goed mogelijk kan worden geaccommodeerd. Als je aan het plafond bent gekomen, is dat een harde halt. Dan moet er op een nieuwe manier door innovatie of risicoreductie worden vervoerd. Als dat plafond nog niet is bereikt, is er dus nog ruimte zoals die er nu ook is, nu het niet is gereguleerd. Ik ben het dus niet met mevrouw Wiegman eens dat dit omlaag zou moeten. De huidige risico's zijn wat mij betreft verantwoord.

### Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink

(ChristenUnie):

In de aanloop naar de tweede termijn zal ik dit antwoord meenemen. Ik zal op die manier nog eens naar de amendementen kijken. Ik geef aan de minister met het oog op de tweede termijn nog mee dat in de meest recente brief die de Kamer heeft ontvangen, niets staat over de kosten van de VEZA-spoorboog. Er wordt alleen gemeld wat het overleg met België heeft opgeleverd, namelijk dat België er niet om staat te springen. Ik zou heel graag inzicht in de kosten krijgen.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zeg toe dat overzicht te verstrekken als het al niet in het MIRT staat.

Er blijft nog een amendement over; het had nummer 14, maar heeft nu nummer 24. Dit amendement is ingediend door de heer Jansen. Ik lees dat hij een punt wil vervangen door een komma, maar het gaat ook nog ergens over. Ik ontraad dit amendement en ik zal toelichten waarom. Het basisnet gaat ervan uit dat alle vervoerders de technieken en materialen toepassen die internationaal zijn voorgeschreven zoals in het RID voor het spoorvervoer. Ik ondersteun de wens van de heer Jansen om de best beschikbare technieken te bevorderen, maar daartoe is in artikel 27, eerste lid, onder B van het wetsvoorstel opgenomen dat een vervoerder wordt beloond als hij aanvullende en betere technieken toepast. Het wetsvoorstel ondersteunt nu juist de innovatieve kant van de vervoerder. Ik ben geen voorstander van nieuwe regels als dat niet nodig is. Het kabinet streeft naar regelreductie. Het amendement beoogt een nieuwe algemene maatregel van bestuur in het leven te roepen. Ik verwacht dat je innovatie niet stimuleert maar eerder bevriest door de voor-

### **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**

waarde van de "best beschikbare technieken" vast te leggen. Het amendement schiet dan zijn doel voorbij. Ik snap de gedachtegang van de heer Jansen en dat hij probeert daarmee een positieve ontwikkeling te bewerkstelligen, maar ik ben er niet voor omdat het eerder de huidige situatie bevriest en er weer nieuwe regels worden opgesteld. Ik ontraad dit amendement.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

#### **De voorzitter:**

Ik dank de minister voor haar deelname en aanwezigheid. Wij zetten dit debat in de loop van volgende week voort. Ik dank de heer Haverkamp voor zijn bondige tweede termijn. Laat dit een voorbeeld voor allen zijn bij de voortzetting volgende week.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.