

Vergaderjaar 2024–2025

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

34 244

Logistiek en goederenvervoer

Nr. 1245

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 16 mei 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 3 april 2025 overleg gevoerd met de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 19 december 2024 inzake robuust basisnet en veiligheid spoorwegemplacements (Kamerstuk 30 373, nr. 80);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 19 december 2024 inzake nadere uitwerking Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 1218);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 6 maart 2025 inzake ontwikkelingen van het spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 1233).**

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

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: De Hoop
Griffier: Wiendels

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bamenga, Olger van Dijk, Heutink, De Hoop, Koekkoek, Pierik en Veltman,

en de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 13.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Welkom bij het commissiedebat Spoorgoederenvervoer. Ik heet de Staatssecretaris van harte welkom. Aan mijn linkerzijde zit een aantal Kamerleden: mevrouw Veltman van de VVD, de heer Heutink van de PVV, mevrouw Koekkoek van Volt, de heer Olger van Dijk van NSC en de heer Pierik van BBB. Ik zal zelf het woord voeren namens de GroenLinks-Partij van de Arbeidfractie. We hebben allemaal vier minuten spreektijd. Ondertussen zie ik de heer Bamenga van D66 ook binnenkomen. Van harte welkom. Mijn voorstel is dat we allemaal vier interupties hebben. Dan moet het net lukken binnen drie uur. Dan zou ik graag als eerste het woord willen geven aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u, voorzitter. Het spoorgoederenvervoer speelt in de Nederlandse economie een belangrijke rol vanwege de positie van onze zeehavens en industrie. Eén goederentrein zorgt voor 55 minder vrachtwagens op de weg. Wat de VVD betreft faciliteren we het spoorgoederenvervoer zo goed mogelijk en werken we aan een sterkere concurrentiepositie, want die staat enorm onder druk. De tarieven van ProRail voor aanleg, onderhoud en parkeren zijn enorm. Ze zijn heel hoog vergeleken met de buurlanden en zijn eigenlijk niet meer op te brengen voor de sector. Ik wil de Staatssecretaris daarom vragen hoe hij denkt over het verkopen van het industriële spoor aan de markt, die veel lagere tarieven kan rekenen dan ProRail.

Voorzitter. De Betuwelijn is belangrijk voor het goederenvervoer. Vandaag kwam naar buiten dat de aanbesteding van de tunnels op deze lijn niet gelukt is. Vanuit de markt hoor ik dat dit ligt aan onwerkbare risicoverdelingen bij de aanbesteding. Wat gaat de Staatssecretaris doen om dit anders in te richten, zodat aanbestedingen wel slagen?

Meer goederenvervoer op het spoor brengt ook effecten voor de leefomgeving met zich mee, zoals trillingen, geluid en risico's voor de veiligheid. De VVD is van mening dat beide belangen hand in hand moeten gaan. De risico's moeten goed kunnen worden afgewogen en er moet helderheid zijn over verantwoordelijkheden, zodat de veiligheid van omwonenden zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd. Met het voorgestelde robuuste basisnet wordt deze zorgvuldige belangenafweging verlaten. Het robuuste basisnet spreekt niet meer over risico's, maar alleen nog over aandachtsgebieden waar een incident kan plaatsvinden. Die aandachtsgebieden zijn volledig de verantwoordelijkheid van een gemeente. Monitoren van het goederenvervoer en over de uitkomsten daarvan in gesprek gaan is goed – dat is ook wat met het robuust basisnet wordt voorgesteld – maar dat is niet voldoende. Alle partijen zien dat de methodiek van het basisnet in de praktijk niet goed werkt, maar een bepaalde referentiewaarde gebruiken op basis waarvan Rijk en gemeenten met elkaar in gesprek kunnen, vind ik cruciaal. De vraag is namelijk hoe een gemeente verantwoordelijkheid nemen voor de veiligheid in de aandachtsgebieden als er niet gestuurd kan worden op aantallen, lengte of lading. Ik wil daarom van de Staatssecretaris weten wie er verantwoordelijk is als er iets gebeurt. De gemeente? De projectontwikkelaar? De bouwer? ProRail? Het ministerie? Stel dat er sprake is

van een aanzienlijke toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen, wil de Staatssecretaris dan toch sturen op routes, desnoods met prijsprikkels? Wat betreft de aandachtsgebieden: het zou goed zijn om routes waarop geen substantieel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt uit het basisnet te halen, zodat woningbouw beter mogelijk is langs het spoor. Gaat de Staatssecretaris dat doen?

De **voorzitter**:

Er is een tweetal interrupties voor u. Allereerst van de heer Olger van Dijk van NSC.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik heb een korte vraag. Ik kan me op hoofdlijnen goed vinden in het betoog van mevrouw Veltman van de VVD. Daarbij heb ik wel op één punt een vraag. Een van de redenen dat we naar dat robuuste basisnet gaan, is juist dat we referentiewaardes hebben. Die worden berekend, maar die zijn fictief. Iedereen is het erover eens dat het met die risicoplafonds niet goed werkt. Als de VVD het dan wel heeft over iets van een referentiewaarde, zou mevrouw Veltman dan kunnen duiden waar ze aan denkt? Zit het dan in risicoberekeningen? Ik denk namelijk dat we daar eigenlijk juist vanaf moeten. Wat zou het dan kunnen zijn? Aan wat voor type referentiewaardes denkt zij dan?

De **voorzitter**:

De vraag is helder.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben het met de heer Van Dijk eens dat de manier waarop er nu wordt afgewogen, met een risicoplafond waar uiteindelijk niet op gehandhaafd wordt, niet werkbaar is. Ik zeg: er moet wel iets zijn. Het kan een maximum aan dat plafond zijn. Ik vind dus juist wel dat je die risico's goed moet kunnen inschatten. Dat is overigens de basis van al het veiligheidsbeleid in Nederland. De hele nationale veiligheid en de Nationale Veiligheid Strategie zijn gebaseerd op een risicoanalyse. Dus ik vind dat we dat niet moeten verlaten. Ik hoop dat een heleboel slimme koppen kunnen kijken naar de vraag welke technisch-inhoudelijke waarden je daar dan voor moet nemen. Maar 'm zo in de prullenbak doen, is wat mij betreft ongewenst.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van de heer Heutink, PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Ook wij zijn blij met het betoog aan mijn rechterzijde, maar ik heb een vraag over het kernnet. Ik hoor mevrouw Veltman namelijk net zeggen dat we toch moeten gaan kijken naar de aandachtsgebieden van dat kernnet. Stelt ze dan voor om dat kernnet te verkleinen, volgens de suggestie die de VNG heeft gedaan, om zo dus ook woningbouw beter mogelijk te kunnen houden?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Zeker. Ik denk dat je moet bekijken welke routes het best zijn te gebruiken voor het spoorgoederenvervoer. Want bijvoorbeeld de Betuwelijn is een hele belangrijke. Maar we weten ook dat niet alles over de Betuwelijn kan, want soms moet je naar andere plekken die niet via de Betuwelijn bereikt kunnen worden. Je moet daarbij dus goed kijken naar welke routes je allemaal nodig hebt. Aanvullend moet je bekijken of er dan routes zijn waar eigenlijk nauwelijks iets overheen gaat, en die moet je dan niet mee laten tellen, zodat je daar je woningbouw vlot recht kunt trekken.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Wat mij betreft zet de Staatssecretaris het robuust basisnet niet voort zoals dat nu wordt voorgesteld, maar gaat de Staatssecretaris opnieuw met gemeenten en provincies in gesprek en werkt hij samen met hen aan een manier die wel werkt en die antwoord geeft op de vraag wanneer een risico aanvaardbaar is en hoe de verantwoordelijkheden zijn verdeeld. Dan de emplacementen. In Nederland hebben we het zo geregeld dat bedrijven de zorgplicht hebben om de risico's die hun bedrijfsvoering veroorzaakt zelf te dragen. Chemische bedrijven moeten aan strenge voorwaarden voldoen vanwege de veiligheid en het milieu. De Staatssecretaris stelt nu voor dat hij de wet zodanig wijzigt dat ProRail zich aan die maatschappelijke zorgplicht kan onttrekken. Daar heeft de VVD grote moeite mee. Het ministerie onderbouwt dit door te stellen dat de veiligheidseisen overbodig zijn. Lokale gezagen en de veiligheidsregio's stellen dat ze nodig zijn vanwege de veiligheid. Wat de VVD betreft wordt er zo veel mogelijk gewerkt met een uniform pakket aan eisen, maar blijft maatwerk mogelijk, in ieder geval voor de emplacementen waar met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen wordt gewerkt, zoals bijvoorbeeld Kijfhoek en de Rotterdamse haven. De VVD is van mening dat de bevoegde gezagen hun rol moeten behouden vanwege hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid. Bovendien moet Nederland in de nieuwe geopolitieke werkelijkheid haar weerbaarheid verhogen en daar hoort ook de veiligheid van emplacementen bij vanwege hybride dreigingen. Mijn vragen aan de Staatssecretaris zijn als volgt. Waarom is hij van mening dat ProRail als beheerder van een emplacement anders moet worden behandeld dan ieder chemiebedrijf dat moet voldoen aan eisen van veiligheid? Kan de Staatssecretaris ervoor zorgen dat er naast uniformiteit ook maatwerk mogelijk blijft?

Voorzitter. Tot slot. Kan de Staatssecretaris toezeggen geen onomkeerbare stappen te zetten, zowel op het gebied van het robuust basisnet als op het gebied van spooremlacements, alvorens hij hierover overeenstemming bereikt met de gemeenten en de veiligheidsregio's?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank voor uw bijdrage, mevrouw Veltman. Dan geef ik woord aan de heer Heutink, PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Laten we hier vandaag uitspreken hoe trots we zijn op de spoorgoederensector. Iedereen weet hoe belangrijk deze schakel in ons modaliteitssysteem is. Wat ons betreft was het dan ook hoog tijd dat we hieraan eens in een apart debat aandacht kunnen en mogen schenken. De sector draagt bij aan onze economie, aan onze welvaart en aan het terugdringen van vervoersbewegingen over de weg. Dat moeten we vooral koesteren. Maar we zien ook dat de sector onder druk staat. Met de komst van bijvoorbeeld ERTMS zal er een grote investering op het bordje van de sector belanden. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: gaat de sector dat trekken en kan die dat financieel dragen?

Voorzitter. We willen ingaan op twee belangrijke onderwerpen, allereerst het robuust basisnet en daarna het emplacementenproject. We zien de worsteling van het kabinet. De risicoplafonds bieden inderdaad geen wettelijk handvat om te kunnen routeren op basis van veiligheid. Is een traject met 100 bewegingen terwijl er 95 zijn toegestaan ineens minder veilig? Niemand kan dat eenduidig vaststellen. Maar we kunnen wel vaststellen dat een risicoplafond iets zegt over de maximale frequentie waarop er met gevaarlijke stoffen over een stuk spoor gereden gaat

worden. Dát is informatie waarmee gemeenten aan de slag kunnen, bijvoorbeeld bij het bouwen van woningen. Als we het risicoplafond schrappen, weten gemeenten één ding zeker, namelijk dat zij helemaal niks meer weten. Dus moeten ze bij het bouwen van woningen uitgaan van een onbeperkt aantal treinen. Hierdoor worden in potentie onterecht veel veiligheidsmaatregelen genomen.

Dat geldt niet alleen voor het bouwen van woningen. Dit robuuste basisnet stelt verplichte bouweisen aan gebouwen voor kwetsbare groepen. Het voorbeeld uit het rondetafelgesprek was echt prachtig en ik ga dat hier herhalen. Een school die graag wil uitbreiden, moet voldoen aan allerlei strengere maatregelen, terwijl het hoofdgebouw nu nog steeds voldoet. Wat zeg je dan tegen al die kinderen die in een veilige, nieuwe uitbouw zitten en vervolgens naar het hoofdgebouw worden gestuurd? Zeg je dan «loop daar maar wel risico»? Ik kan het niet uitleggen en ik weet niet hoe de Staatssecretaris dit wél kan uitleggen. Het is ook niet uit te leggen aan al die gemeenten. Er wordt verwacht dat die woningen door die aandachtsgebieden 5% tot 10% duurder gaan worden en ze zijn al zo ongelofelijk duur. Dat gaat echt niet. We kunnen dat niet verkopen. Ik wil graag een reflectie van de Staatssecretaris hierop. Volgens mij brengt dit robuuste basisnet onbedoeld heel veel negatieve aspecten met zich mee. Dus graag een reactie op het schrappen van de risicoplafonds, op de aandachtsgebieden en op de veiligheidseis voor kwetsbare gebouwen. Ik hoor graag of de Staatssecretaris openstaat voor een kleiner kernnet, dus alleen aandachtsgebieden rondom het kernnet. Natuurlijk, natuurlijk moeten we het spoor gewoon openhouden voor goederenvervoer.

Dan het emplacementenproject. De PVV deelt de mening dat regie door verschillende bevoegde gezagen niet wenselijk is. We zien dat dit spanning met zich meebrengt voor een uitvoeringsorganisatie als ProRail. Dat moet ook makkelijker kunnen. Als de bedrijfsbrandweer wordt geschrapt, vragen wij ons af wie er dan wel kan blussen. De lokale brandweer heeft nu niet het materieel om te kunnen dealen met het spoorvervoer van schadelijke stoffen.

Tot slot. De VVD zei het net ook al: het ene emplacement is het andere niet. Op het ene zijn er veel meer activiteiten dan op het andere. Hoe denkt het kabinet dan toch maatwerk te kunnen toepassen? Nog veel belangrijker: hoe denkt het kabinet te voorkomen dat we overgaan tot kapitaalvernietiging? Als we door dit project allemaal voorzieningen moeten gaan afbreken, is er namelijk maar één resultaat en dat is kapitaalvernietiging.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. Die was keurig binnen de tijd. Mevrouw Koekkoek, Volt, het woord is aan u.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Dank, voorzitter. Nederland is een handelsland. Onze strategische ligging maakt efficiënt en veilig goederenvervoer cruciaal. Het spoorgoederenvervoer speelt hierin een sleutelrol, maar het neemt af en dat is zorgelijk. We hebben een sterk en betrouwbaar spoorgoederenvervoer nodig voor onze economie, onze havens en onze industrie, maar ook voor defensie en strategische NAVO-mobiliteit. Daarnaast is spoor de meest duurzame vorm van transport. Eén goederentrein vervangt 50 vrachtwagens, vermindert files en verlaagt de uitstoot, want die is zes keer minder dan de uitstoot van wegtransport. Als ik dan de ambities van de Staatssecretaris bekijk, denk ik dat hij blijft steken in vage ambities. Er wordt gesproken over «gestaag ontwikkelen» en «het continueren van bestaand beleid», maar dat beleid staat sinds 2021 stil. Wat wordt er dan precies

voortgezet, vraag ik mij af. Minder spoorvervoer of meer vrachtwagens? Zo komt de modal shift er niet en blijft een gelijk speelveld uit.

Voorzitter. Dat gelijke speelveld ontbreekt op dit moment. Spoor is duurder door hogere heffingen, terwijl wegtransport profiteert van lagere kosten en gratis parkeermogelijkheden. Dit belemmert groei. In mijn optiek moet de overheid dan zorgen voor eerlijke prijsprikkels. Daarom heb ik de volgende vragen aan de Staatssecretaris. Wat gaat de Staatssecretaris concreet doen om de kosten van spoorgoederenvervoer beter in lijn te brengen met die van wegtransport en binnenvaart? Wanneer kunnen we structurele investeringen verwachten in de modernisering van de Rotterdamse Havenspoorlijn, de Betuweroute en achterlandspoorlijnen? Welke stappen zet de Staatssecretaris om technische en bureaucratische obstakels weg te nemen en de aansluiting op het Europese TEN-T te verbeteren? Is de Staatssecretaris bereid gemeenten meer beleidsruimte te geven om lokaal te bepalen wat er nodig is voor een veilige leefomgeving rondom spoorlijnen?

Voorzitter. Er ontbreken een duidelijke visie en de bereidheid deze vast te leggen. Dit is cruciaal, want met de juiste voorwaarden kan spoorgoederenvervoer groeien, terwijl verduurzaming urgenter wordt. Stabiel en effectief beleid is nodig voor die modal shift. Daarom heb ik een aantal punten. Ik hoor graag op ieder punt een reflectie van de Staatssecretaris. Op welke manier gaat hij dit oppakken? In mijn optiek zijn de volgende zaken van belang.

We moeten investeren in spoorinfrastructuur. We moeten achterstallig onderhoud wegwerken. Het moderniseren moet dus nu al beginnen. We moeten ook proberen dat voor de komende tien jaar vooruit te plannen. Alleen op die manier kunnen we al vanaf vandaag een visie neerleggen. Dan weten we voor de komende tien jaar waar we aan toe zijn. Anders komen we niet waar we eigenlijk willen zijn of in ieder geval waar de Staatssecretaris zegt dat de ambities moeten liggen.

Ik sprak al eerder over de modernisering van verschillende lijnen, de Havenspoorlijn, de Betuweroute en de achterlandspoorlijn. Maak deze ook geschikt voor die 740 metertreinen volgens de Europese TEN-T-normen en ga werken aan dat gelijke speelveld. Dat betekent de kosten van spoorgoederenvervoer verlagen door infraheffingen te verminderen en tarieven in lijn te brengen met wegtransport, binnenvaart en omliggende landen. Standaardiseer Europees. Neem technische en bureaucratische hindernissen weg. Sluit aan bij TEN-T om kosten te verlagen, vertragingen te beperken en de concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer te versterken.

Zorg dan ook voor nationale regie op ruimtelijke ordening en mobiliteit. Spoor moet aansluiten op woningbouw, energietransitie en klimaatbeleid. Ik sluit me ook aan bij de zorgen die de collega's die voor mij spraken hierover hebben geuit.

Versterk de spoorveiligheid. Het spoor is 43 keer veiliger dan wegtransport, vooral bij gevaarlijke stoffen. Het basisnet functioneert echter niet, omdat het complexe risicoplafonds heeft. Gemeentes hebben behoefte aan een heldere strategie en aan duidelijke richtlijnen. Het schrappen van risicoplafonds vergroot de verantwoordelijkheid, maar zonder sturing leidt het tot onzekerheid. Daarom moeten decentrale overheden kunnen anticiperen op spoorontwikkelingen en op dit moment kunnen ze dat niet. Gemeentes kunnen een heleboel. Ze kunnen bijvoorbeeld hun bouwplannen ergens op afstemmen, maar op dit moment hebben ze daar te veel onzekerheid voor. Daarom vraag ik van de Staatssecretaris actieve sturing en een langetermijnstrategie.

Voorzitter. Kortom, het is tijd voor actie. Investeer structureel in spoor, verlaag tarieven, harmoniseer regels en verbeter de aansluiting op het Europese spoornet. Spoor is duurzamer en kostenefficiënter dan wegtransport en met een verwachte groei van 25% in het goederenvervoer tot 2040 hebben we alle modaliteiten nodig.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Veel dank voor uw bijdrage. De heer Olger van Dijk, NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Een klein nieuwtje: ik spreek vandaag ook namens mijn collega's van de CDA-fractie. Hoe extraparlamentair kan het zijn? Voorzitter. Het spoorgoederenvervoer is belangrijk voor Nederland als distributieland. Het versterkt de verbindingen van de Rotterdamse haven met het achterland en draagt bij aan onze economie. Het is schoon en veilig en is in tijden van geopolitieke spanningen ook belangrijk voor militair transport. Dat begint wat Nieuw Sociaal Contract betreft met een duidelijke visie op dat spoorgoederenvervoer. In december is deze Kamer geïnformeerd over de nadere uitwerking van het Toekomstbeeld Spoor-goederenvervoer en er wordt samenhang gezocht met de nieuwe Nota Ruimte. Kan de Staatssecretaris duidelijker aangeven hoe dat dan wordt verwerkt in die nota? Is er bijvoorbeeld sprake van een netwerk van gevaarlijke stoffen met zones, dat ook wordt gerelateerd aan andere ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw?

Voorzitter. Het spoorgoederenvervoer blijft een belangrijk onderdeel van ons multimodale goederenvervoer. De collega van Volt zei het ook al. Zij sprak al van het beleidsscenario dat nu wordt gehanteerd, namelijk gestage ontwikkeling. Maar in hoeverre is dat gericht op het verder verhogen van het aandeel goederenvervoer op het spoor? Heel concreet: het gaat om een modal shift naar goederenvervoer over het spoor. Elke trein vervangt immers 50 vrachtwagens, en die kunnen we heel goed missen op de weg. Natuurlijk moeten we de balans met de omgeving in het oog houden, maar spoorgoederenvervoer heeft uiteindelijk heel veel voordelen. Twee alternatieve beleidsscenario's leveren veel meer volumegroei van het spoorgoederenvervoer tot 2040 op, met positieve maatschappelijke effecten. Waarom dan toch de keuze voor het eerste scenario, dat van de gestage ontwikkeling? Kunnen we in dit scenario de verwachte toename van bijvoorbeeld militair transport wel faciliteren? Graag een reflectie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Dan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer is veilig, veiliger dan bijvoorbeeld vervoer over de weg, maar een calamiteit is nooit helemaal uit te sluiten. De Staatssecretaris stelt nu een robuust basisnet voor. Riscoplafonds worden afgeschaft en er komen zogenaamde andere aandachtsgebieden langs het spoor, gericht op restrisiko's, van onder andere van brand- en explosiegevaar. Vorige week hebben we als commissie interessante gesprekken gevoerd met ProRail, het ministerie, decentrale overheden en adviseurs. Een gedeeld beeld was er niet. Jammer dat de rijksoverheid en de decentrale overheden elkaar niet hebben kunnen vinden. Vanuit Nieuw Sociaal Contract dragen we vandaag graag bij aan een mogelijke middenweg.

De zorg van decentrale overheden is het laten vervallen van de risicoplafonds en de routeringsmogelijkheid. Zij voelen dat daarmee de verantwoordelijkheid vooral op hen wordt afgeschoven. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat het Rijk wel degelijk een verantwoordelijkheid houdt, die ook verder gaat dan alleen de preventieve kant?

Dan het routeren. Is de Staatssecretaris bereid om de optie van het zacht routeren op tafel te houden, bijvoorbeeld via prijsprikkels? Positief vinden we het plan om jaarlijks te monitoren en eens in de vijf jaar een verkenning uit te voeren, maar is de Staatssecretaris bereid om de frequentie hiervan op te voeren, en niet alleen achteruit te kijken, maar ook vooruit, zo veel mogelijk op basis van de meest actuele gegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen?

De voorzitter:

Meneer Van Dijk, u heeft een interruptie van de heer Heutink van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat robuuste basisnet stelt heel veel voor, maar ik pak er concreet even twee dingen uit. Eén: gemeenten moeten rekening houden met potentieel gevaar, waarvan we straks dus niet meer kunnen definiëren hoe groot dat dan zal zijn. Dat kunnen we niet omdat het risicoplaafond dan is afgeschaft. Twee: er worden bouweisen gesteld aan kwetsbare gebouwen. Dat zijn twee concrete dingen. Mijn vraag aan de heer Van Dijk, met hoe hij dit nu voorstelt, is waar de gemeenten nu rekening mee moeten gaan houden. Hoe gaan we hun die handvatten bieden?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dat is een duidelijke vraag. Ik was eigenlijk aan het toelichten wat die middenweg is. Het beeld dat wij voor ons zien – ik kan er alvast wel iets over zeggen – is dat het niet helemaal losstaat van actuele gegevens. Het zegt natuurlijk wel iets. Wij willen dus meer naar een soort zachte manier van nadenken over risico's, waarbij je probeert zo veel mogelijk duidelijk te krijgen wat de actuele gegevens zijn. Het beeld dat wij vorige week kregen, was dat die gegevens er vaak niet zijn of dat die te laat komen. Ik begrijp de behoefte van decentrale overheden om zo actueel mogelijke gegevens te hebben heel goed. Wij willen dus voorstellen om dat overleg, dat volgens mij nu al wordt voorgesteld en dat één keer per jaar zal worden ingepland, vaker te houden en dat ook te doen op basis van actuelere gegevens.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag.

De heer **Heutink** (PVV):

Oké, daar kan ik een heel eind in meegaan, maar de gemeenten hebben natuurlijk wel een verantwoordelijkheid als het gaat om de veiligheidseisen die aan al die woningen worden gesteld. Wanneer we op basis van historie of algemene data een indicator meegeven aan een gemeente voor zaken waarmee ze rekening moet houden, hoe kan die gemeente daar dan juridisch gezien verantwoordelijkheid voor dragen? Want een jaar later kan het zomaar heel anders zijn, als het volume ineens fors toeneemt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Waar die verantwoordelijkheden juridisch liggen, is best een ingewikkelde kwestie. Volgens mij gaat het erom – daarop verwacht ik ook een reactie van de Staatssecretaris; daarnaar heb ik ook collega's horen vragen – dat de Staatssecretaris wel degelijk de stelselverantwoordelijkheid houdt. Het kan dus niet zo zijn dat het nu compleet op het bordje van de decentrale overheden komt te liggen. Maar op zichzelf vinden wij het idee dat je met aandachtsgebieden gaat werken, heel logisch en helemaal niet gek. De vraag is waar je dat gaat doen. Daar kom ik zo op. Ik heb collega Heutink daar iets over horen zeggen waar wij – ik verklap het alvast – ons goed in kunnen vinden.

De **voorzitter**:

U kunt uw betoog vervolgen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank. Ik licht graag nog even toe wat dat plan voor dat overleg precies is. Breng de actuele gegevens in beeld: wat gaat er in welke hoeveelheid over welk spoor? Doe dat in overleg met verladers en vervoerders en leg dan ook nadrukkelijk de optie van het zacht routeren op tafel. Dus geen klankbord, maar meer een besluitvormend overleg. Wat ik aardig vond

vorige week, is dat de sector aangaf daarvoor open te staan en daarover afspraken te willen maken. Ik zou zeggen: grijp die uitgestoken hand. Voorzitter, tot slot de omvang van het basisnet zelf. De wethouders van Almelo en Hengelo wezen op de consequenties van het aanwijzen van lijnen waarop slechts sporadisch sprake is van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De voorschriften voor voorzieningen in aandachtsgebieden met kwetsbare mensen leiden tot onrust en enorme lastenverhogingen. Denk aan de spoorlijn Zutphen-Hengelo, waar langs de basisschool – inderdaad; collega Heutink had het er al over – bij een uitbreiding allerlei extra voorzieningen worden getroffen. Ook wat NSC betreft is dat niet uit te leggen. Het is duur en nodeloos zorgen wekkend bij de huidige omwonenden. Deelt de Staatssecretaris die opvatting? Is hij bereid om het robuuste basisnet tot een kleiner kernnet te beperken, bijvoorbeeld tot alleen internationaal veelgebruikte vervoerslijnen, waarbij hij wel rekening houdt met toekomstige ontwikkelingen in het vervoer vanaf de havens? Dank u wel.

De voorzitter:

U bedankt voor uw bijdrage. Dan geef ik het woord aan de heer Pierik van de BoerBurgerBeweging.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Het gaat niet goed met het spoorgoederenvervoer. Ik heb de CBS-cijfers er nog eens even bij gehaald. In 2023 is er voor 39,3 miljoen ton goederen vervoerd over het Nederlandse spoor. Dat is 11,5% minder dan in 2022. In 2024 daalt het goederenvervoer per spoor verder. De vervoersprestaties dalen met 23,4% tot en met week 41 van 2024, ten opzichte van twee jaar eerder. In 2023 daalde de vervoersprestatie van het spoorgoederenvervoer in Nederland met 7% naar 6,5 miljard tonkilometer. In de EU daalden de vervoersprestaties van het spoorgoederenvervoer met 5%. Het spoorgoederenvervoer in Nederland zit dus in een forse dip. Het internationale wegtransport in Nederland daalde met slechts bijna 1%. Het vervoer van goederen per trein is een relatief schone en veilige manier van transport. Het zorgt ervoor dat onze havens goed kunnen concurreren met die van andere landen en maakt Nederland aantrekkelijk voor bedrijven. Ook voor Defensie wordt het spoor steeds belangrijker. Laten we niet vergeten: meer transport via het spoor betekent minder vrachtwagens op de weg. Dat is goed voor de veiligheid en het vermindert files.

Ondernemers geven aan dat het spoor onbetrouwbaar en duur is. Daardoor kiezen ze vaker voor vervoer over de weg, ook als het spoor eigenlijk een heel redelijk alternatief is. Welke concrete maatregelen neemt de Staatssecretaris om ervoor te zorgen dat het spoorgoederenvervoer zijn concurrentiepositie behoudt en een verdere verschuiving naar de weg wordt tegengegaan? Dat is mijn eerste vraag aan de Staatssecretaris. Hoe zorgt hij ervoor dat ProRail de beschikbare spoorinfrastructuur voor goederenvervoer verder optimaliseert? Hoe wordt er een eerlijk speelveld gecreëerd tussen spoorvervoer, wegtransport en binnenvaart wat betreft heffingen en accijnzen?

Het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer schetst verschillende mogelijkheden om spoorvervoer aantrekkelijker te maken. BBB vindt dat we moeten inzetten op een goed evenwicht tussen economische voordelen en een prettige leefomgeving. Meer betrouwbare en lagere kosten en minder hinder voor omwonenden. Met de toekomst van waterstof en andere nieuwe energiedragers moeten we ook goed kijken naar de veiligheid. Hoe anticipeert de Staatssecretaris op de extra veiligheidsrisico's van waterstof en andere energiedragers in combinatie met de stedelijke verdichting langs sporen? Wanneer start de concrete planvorming voor een concurrerend en goed ingepast spoornet van de toekomst in samenwerking met de ons omringende landen?

Treinen zorgen voor geluid en trillingen en kunnen hinder veroorzaken in dorpen en steden. Als we willen dat het spoorgoederenvervoer groeit, moeten we ervoor zorgen dat mensen er zo min mogelijk last van hebben. Uit onderzoek blijkt dat in Nederland ruim 175.000 mensen ernstige hinder ondervinden van geluid van goederentreinen. BBB ziet kansen in het beter benutten van het spoor en het inzetten op langere treinen. Zo kunnen we meer goederen vervoeren met minder treinritten.

Daarnaast is het belangrijk dat spoorontwikkeling en stedelijke ontwikkeling hand in hand gaan. Wanneer er plannen zijn voor woningbouw nabij een spoor, moet rekening worden gehouden met geluidsoverlast. Wat BBB betreft moeten gemeenten de ruimte krijgen om de veiligheidsrisico's zelf af te wegen. Een robuust basisnet met aandachtsgebieden kan zorgen voor een uniforme en veilige benadering. Wel moet glashelder zijn wie er verantwoordelijk is op de momenten waarop het onverhoopt toch fout gaat. Hoe voorkomt de Staatssecretaris dat decentrale overheden onnodig worden beperkt in woningbouwplannen door het robuuste basisnet? Kan de Staatssecretaris aangeven wie er verantwoordelijk is – andere collega's vroegen dat ook al – als er toch onverhoopt een calamiteit optreedt met een goederentrein die geladen is met gevaarlijke stoffen?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, meneer Pierik. Er is nog een vraag voor u van de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Ik wil toch nog even iets meer horen van BBB over het robuuste basisnet. Ik vond het vrij beperkt, als ik heel eerlijk ben. Ik wil heel graag weten of BBB ervoor te porren is om het kernnet te verkleinen en om toch een indicator, een getal, een vorm van risicoplafond, te kunnen geven aan gemeentes, zodat ze de woningbouwopgave niet nog moeilijker hoeven te maken.

De heer Pierik (BBB):

Dank voor deze vraag. Het handhaven van risicoplafonds blijkt niet te werken. Met de oude risicoplafonds uit het basisnet kunnen we eigenlijk niet uit de voeten. We zijn er ook niet voor om het robuuste basisnet zomaar uit te rollen en het aan de gemeentes over te laten om te kijken hoe ze de risico's kunnen kanaliseren, want dat is eigenlijk ook niet te doen. We moeten heel helder hebben wie er nou verantwoordelijk is voor de extra risico's die het oplevert als er meer gebouwd wordt langs het spoor of als er scholen vernieuwd moeten worden langs het spoor. Wie is er dan verantwoordelijk? Die veiligheidsrisico's moeten duidelijk in kaart gebracht worden. Ik vond eerlijk gezegd de benadering van mevrouw Veltman wat dit betreft een hele aardige: we moeten gewoon rond de tafel met de verschillende partijen om te kijken hoe de risicoanalyse er precies uitziet en wie er verantwoordelijk is.

De voorzitter:

Ik zie dat mevrouw Veltman van de VVD ook een interruptie heeft.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik vraag me ook af hoe BBB aankijkt tegen het voorstel dat de Staatssecretaris doet op het gebied van spooremlacements. BBB had net een heel mooi betoog over de kracht die we graag zouden willen zien bij de industrie en de chemie, met daaraan gelieerd het spoorgoederenvervoer. De chemiebedrijven hebben onder meer een hele set aan eisen op het gebied van veiligheid te verhapstukken, omdat ze ook een extern veiligheidsrisico opleveren. Dat is naar mijn mening dus ook wat je van

een beheerder van emplacementen zou mogen vragen. Hoe denkt BBB daarover?

De heer **Pierik** (BBB):

Dat is in grote lijnen eigenlijk dezelfde benadering. Ook wat dat betreft moeten we heel heldere risicoanalyses hebben en de risico's die er zijn in beeld brengen en evenwichtig verdelen over de partijen die daarbij een rol spelen.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Is BBB het met mij eens dat het bevoegd gezag van het gebied waar een emplacement gelegen is, gewoon een rol hoort te houden als het gaat om veiligheid?

De heer **Pierik** (BBB):

Ja, zeker. We moeten dat lokaal verankeren. We moeten de bevoegde gezagen de verantwoordelijkheid geven als het gaat om de veiligheid, ook van die emplacementen.

De **voorzitter**:

Dank. We gaan naar de heer Bamenga van D66. Het woord is aan hem.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. We kunnen niet zonder vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat vervoer gebeurt over de weg, het spoor en het water en door buizen. En laten we eerlijk zijn: niemand vindt het prettig, maar het is noodzakelijk. Onze economie heeft het nodig en dat zal niet veranderen. Maar we moeten wel oog hebben voor de menselijke kant en voor de veiligheid. Een langsdenderende trein met gevaarlijke stoffen voelt gevaarlijk, voelt niet goed. De kans dat er iets misgaat, is gelukkig maar klein, maar als er iets misgaat, gaat het wel goed mis. Meer vervoer betekent meer trillingen en meer geluid. Ik kom zelf uit Brabant en ik weet goed wat de Brabantroute doet met mensen.

Voorzitter. De Staatssecretaris is al een hele tijd met dit dossier bezig, maar het overleg is helaas geklapt. Het akkoord is gestrand op de laatste 15% verschil van inzicht, zo hoorden we een bestuurder zeggen tijdens het rondetafelgesprek. Dat maakt het des te frustrerender. Nu staat de Tweede Kamer aan de lat. Een bestuurder zei vorige week helemaal niet te willen dat er een debat over is in Den Haag; «we willen er samen met de Staatssecretaris uitkomen.» Dus voordat ik überhaupt op de inhoud inga, heb ik een vraag over het proces. Wat gaat de Staatssecretaris doen naar aanleiding van het geklapt overleg met gemeenten en provincies? Gaat hij door met oogkleppen op, of drukt hij op de pauzeknop en komt hij er alsnog uit met de medebestuurders?

Voorzitter. Dan de inhoud.

De **voorzitter**:

Voordat u daar bent, een vraag aan de commissie. We gaan vrij snel. Er is bijvoorbeeld bij de heer Heutink de behoefte aan toch nog één interruptie. Wat mij betreft zouden we naar vijf interrupties kunnen gaan. Dan is er dus nog een interruptie van de heer Heutink van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Ontzettend coulant, voorzitter, dank u wel. Ik hoor de heer Bamenga spreken over een gevoel van gevaar of onveiligheid bij spoorgoederenvervoer. Mijn vraag aan de heer Bamenga is of hij alsjeblieft zou willen

stoppen met het aanpraten van angst voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

De heer **Bamenga** (D66):

Voor zover ik weet, kies ik mijn eigen woorden. Het is zeker niet aan de heer Heutink om te vertellen op welke manier ik mijn eigen woorden moet kiezen in dezen.

Voorzitter. Dan de inhoud. We zien dat de Staatssecretaris de huidige regels voor spoorgoederenvervoer niet handhaaft, terwijl deze toch structureel worden overschreden. Kan de Staatssecretaris erop reflecteren waarom dit zo is? Omdat het huidige stelsel niet werkt, wil de Staatssecretaris het risicoplaafond opheffen, stoppen met het berekenen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de instrumenten voor handhaving en sturing schrappen. Het Veiligheidsberaad zegt dat het voorstel van de Staatssecretaris gigantische gevolgen voor de risico's heeft. Graag een reflectie van de Staatssecretaris op deze stelling van het Veiligheidsberaad.

Voorzitter. Dan de alternatieven. Er zijn fors wat knelpunten voor het gebruik van de Betuweroute. Wat heeft de Staatssecretaris gedaan om deze knelpunten op te lossen? Hoe vaak is hij bijvoorbeeld met zijn Duitse collega in gesprek gegaan over een Duitse aansluiting op de Betuweroute via Emmerich? Bovendien gaat de Delta Rhine Corridor niet door voor gevaarlijke stoffen. Minister Hermans heeft daartoe besloten. Dus geen ammoniak onder de grond. Heeft de Staatssecretaris daar veel contact over gehad met zijn collega? Is er nog een kans dat er toch extra buizen komen voor de provincie Noord-Brabant, of kunnen ze daar de hoop opgeven?

Voorzitter. Dan een aantal vragen over het toekomstbeeld en de toekomstvisie. Op dit moment werkt het kabinet aan een nieuwe beleidsagenda voor het goederenvervoer en aan het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Daarom vraag ik de Staatssecretaris in het algemeen hoe hij de balans ziet tussen vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor, via de binnenvaart en door leidingen. Als je het goed doet, koppel je je visie op goederenvervoer aan de economische visie van het kabinet. Ik vraag de Staatssecretaris in hoeverre er afstemming is geweest met het Ministerie van KGG en het Ministerie van EZ.

Voorzitter. Tot slot. Ik begon ermee en ik sluit ermee af: we zien vandaag weer dat het de Staatssecretaris niet lukt om met zijn medebestuurders tot een deal te komen. Ik geef toe dat dat niet makkelijk is, zeker niet op dit onderwerp. Maar ik wil wel oproepen om geen grote keuzes te maken totdat je iedereen aan boord hebt. Dat hoort bij polderland Nederland. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank aan de heer Bamenga. Ik wil mevrouw Veltman vragen of zij het voorzitterschap van mij over zou kunnen nemen.

Voorzitter: Veltman

De **voorzitter**:

Dat wil ik. Het woord is aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. We spreken vandaag over het spoorgoederenvervoer. Het is bij dit onderwerp van belang dat we ervoor zorgen dat de mogelijkheden van het goederenvervoer per spoor goed kunnen worden benut en dat we daarnaast heel goed oog hebben voor de veiligheid van de mensen die langs datzelfde spoor wonen. Als je de afgelopen dagen het nieuws hebt gevolgd, zag je dat dit onderwerp op veel plekken in het land leeft. We zien dat er onrust is en dat mensen zich zorgen maken over hun

veiligheid wanneer er gevaarlijke stoffen over het spoor worden vervoerd. Dit kwam ook heel duidelijk naar boven in het rondetafelgesprek dat we hadden. Gelukkig is in Nederland de kans op een ongeluk met een goederentrein zeer klein. Toch kan ik mij de zorgen van inwoners, gemeenten, veiligheidsregio's en provincies goed voorstellen.

Voorzitter. Het kabinet is van plan om de wet te wijzigen en de normen aan te passen, met alle gevolgen van dien. Ik heb daarover vandaag een aantal concrete vragen aan de Staatssecretaris. Allereerst de vraag of hij op een heldere manier kan schetsen waarom het kabinet van mening is dat de huidige regels niet voldoen en moeten worden aangepast. Kan hij uitgebreid ingaan op de zorgen van inwoners die langs het spoor wonen en op de zorgen van gemeenten, provincies en de veiligheidsregio's? Wat is de precieze reden dat het kabinet niet mee wil gaan in het voorstel van de VNG en het IPO om een kleiner kernnet te maken? Waarom neemt de Staatssecretaris de adviezen van deskundigen zoals die van Universiteit Twente om de risicobenadering niet los te laten niet over? Is hij nu de zorgen blijven oplopen, bereid om opnieuw met deze partijen om tafel te gaan en te bekijken hoe ze nader tot elkaar kunnen komen en hoe de zorgen kunnen worden weggenomen? Zijn laatste brief hielp daarvoor niet mee.

Dan een andere vraag. Het lijkt erop dat het vervoer van gevaarlijke stoffen nu nog te vaak onnodig door stedelijk gebied gaat en er onvoldoende gebruik wordt gemaakt van de alternatieve route via de Betuwelijn. In de brief van de Staatssecretaris lijkt te worden gesuggered dat dit vaak geen haalbaar alternatief is. Toch zou ik graag van hem horen of hij zich meer dan nu het geval is, wil inspannen voor sturing op deze route. Wat kan hij hier mogelijk toch extra doen?

Naast zorgen over de veiligheid van de bestaande woningen zijn er ook grote zorgen over de woningbouw. Veel gemeenten hebben woningplannen rond spoorknooppunten. We willen niet dat er vanwege zorgen over de veiligheid niet meer kan worden gebouwd in de gebieden langs het spoor. Gisteren kwam het STOER-rapport uit. Hieruit blijkt dat het Rijk vrijwel alle spoortrajecten als basisnet heeft aangewezen en dat dit overal consequenties heeft of kan hebben voor de woningbouw. Wat betekent dit concreet voor de woningbouwopgave die er is? Wordt de woningbouw nu onnodig duurder en zal er meer vertraging optreden? Heeft de Staatssecretaris dit met zijn collega van VRO afgestemd? Graag hier een nadere toelichting op van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Containervervoer per spoor is een goed alternatief voor vervoer over de weg. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt echter dat er ook alternatieven op het gebied van buisleidingen zijn. Helaas lijkt het erop dat de Delta Rhine Corridor door het Ministerie van Klimaat en Groene Groei is afgeschaald, zodat er nu alleen maar waterstof en CO₂-leidingen komen. Hierdoor wordt er dus voor de nabije toekomst geen maximaal alternatief gerealiseerd voor grootschalig transport van gevaarlijke stoffen. Vindt de Staatssecretaris dit net zoals mijn fractie teleurstellend? Is hij bereid om zich maximaal in te spannen om dit buisleidingstraject alsnog uit te breiden?

Tot slot nog een punt van zorg over omleidingsroutes. Op de route bij Emmerich in Duitsland moeten goederentreinen langdurig omrijden via Venlo. Dat heeft ook gevolgen voor de passagierstreinen naar Duitsland. Die zullen deels worden opgeheven om ruimte te maken voor goederentreinen. Ik vind het zorgelijk als dit grote impact heeft op grensoverschrijdend personenvervoer. Graag de toezegging van de Staatssecretaris dat hij hier bovenop zit en zorgt dat reizigers hier zo min mogelijk last van hebben.

Nu ik tijd over blijf te hebben, het volgende. Afgelopen week was de Vlaams-Nederlandse Top. We horen veel geluiden uit Vlaanderen dat men daar graag de 3RX-trein zou hebben. Ik ben daar zeer terughoudend over vanwege de problemen die het in Limburg kan veroorzaken, maar ik zou

graag horen van de Staatssecretaris of dit punt bij de top op de agenda heeft gestaan, of daar afspraken zijn gemaakt over grensoverschrijdende samenwerking bij spoorgoederenvervoer, hoe hij daarnaar kijkt en of het standpunt van de Nederlandse regering nog steeds is dat de IJzeren Rijn voor de regio Limburg misschien toch niet verstandig is.
Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. U neemt het voorzitterschap weer over, tenzij er vragen zijn. Ja, inderdaad, er is een vraag van de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Vanuit NSC kunnen wij ons wel vinden in een deel van het betoog, daar waar het gaat om vragen over het kernnet – daar hadden wij ook al aandacht voor gevraagd – en om overleg met decentrale overheden om er met elkaar uit te komen. Tegelijkertijd heb ik wel een vraag over het basisvoorstel dat wordt neergelegd over het robuust basisnet. Kan GroenLinks-Partij van de Arbeid zich daar wel in vinden? Hoe kijken zij naar de suggestie die wij hebben gedaan om het onderlinge overleg te intensiveren en dat zacht routeren echt op tafel te leggen?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik kan mij in principe scharen achter het idee van het basisnet. Ook de technische briefing gehoord hebbende kan ik mij goed voorstellen waarom er voor deze route is gekozen. Ik sta zelf positief tegenover routeren. Als ik zie wat voor problemen er ontstaan in bijvoorbeeld de regio Brabant, vind ik echt dat daar meer mogelijkheden voor moeten zijn. Ik vind dat we naast het basisnet moeten kijken naar regionale mogelijkheden om ergens af te kunnen wijken. Ik vind dat het toch iets te geharnast is en zou graag van de Staatssecretaris iets meer duidelijkheid krijgen of er meer mogelijkheden zijn, om daarmee hopelijk ook de zorgen van gemeenten weg te kunnen nemen.

De voorzitter:

Een vervolgvraag.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Misschien een verduidelijking over het routeren. Nu is er de mogelijkheid, die nooit wordt gebruikt, dat het Rijk een routeringsbesluit neemt om een route anders te laten lopen. Maar vervolgens krijg je natuurlijk een waterbedeffect. Het lijkt ons een goede middenweg om de zachte routeringsmogelijkheid met belanghebbenden te bespreken maar niets uit te sluiten, dus ook met de vervoerders, de gemeenten en het Rijk kijken hoe de stromen lopen. Als je dan constateert dat een stroom te vergroten is, bijvoorbeeld door bebouwing langs het spoor, kun je overwegen om die stroom anders te laten lopen. Dit moet je niet dwingend opleggen, maar misschien kun je met prijsprikkels proberen om die stroom dan anders te laten lopen. Hoe kijkt de heer De Hoop vanuit GroenLinks-Partij van de Arbeid daartegen aan?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Wij staan daar zeker voor open, maar wel met de constatering die de heer Van Dijk zelf ook al deed dat er per definitie een waterbedeffect zal zijn. Je moet dus heel goed bekijken hoe je het op een zachte manier doet. Maar ik vind het geen gekke gedachte en hoor ook graag wat er al dan niet de consequenties van zijn, want die vind ik lastig te overzien.

De voorzitter:

Ik heb zelf ook nog een vraag als VVD-woordvoerder. Hoe denkt GroenLinks-PvdA over wat nu voorgesteld wordt aangaande de emplace-

menten? Ik zal de vraag wat specificeren; ik heb die zojuist op dezelfde wijze ook gesteld aan de BBB. Op het moment zijn er veiligheidseisen voor de chemie en de chemische industrie. ProRail is beheerder van emplacementen waar veel gevaarlijke stoffen overheen gaan en worden gerangeerd, waar wagons worden gerepareerd en stoffen over worden gepompt en waar dus bepaalde risico's zijn. Is het dan gewenst dat je ProRail uitzondert van de eisen die aan de chemische-industriebedrijven worden gesteld?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik snap de vraag heel goed. Ik vind het ook best lastig om die te beantwoorden. Tot nu toe hebben we gezien dat het gelukkig heel vaak gewoon goed gaat. Ik vind het heel begrijpelijk als we zeggen: voor de een hebben we deze eisen wel, waarom dan voor de ander, ProRail, opeens niet? Dat is een totaal logische vraag. Maar we zien ook dat het gelukkig heel vaak heel erg goed gaat bij het spoorgoederenvervoer en ik weet ook niet wat de consequenties zijn als we daar extra eisen op gaan leggen. Ik zou dus graag meer horen over de overweging van de Staatssecretaris waarom er door ProRail van afgeweken mag worden. Maar ik begrijp de vraag goed, hoewel ik er wel iets minder scherp in zit dan mevrouw Veltman zelf, denk ik.

De **voorzitter**:

Dank u.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:

Dank voor het overnemen van het voorzitterschap. Ik begrijp dat de Staatssecretaris een halfuur nodig heeft om zijn antwoord voor te bereiden. We schorsen dus tot 14.15 uur. We zien u dan terug.

De vergadering wordt van 13.43 uur tot 14.15 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering en ik geef graag de Staatssecretaris het woord voor zijn eerste termijn.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb vijf mapjes en ik zal de vragen ook in die volgorde behandelen. Dat zijn de mappen algemeen, basisnet, emplacementen, concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer en overig. Dank aan de commissie voor de gestelde vragen en voor de discussie in eerste termijn. Ik zal beginnen met een stukje algemene inleiding. Daarbij past de vraag van mevrouw Veltman over onze kijk op spoorgoederenvervoer. Vanuit het kabinet zien wij spoorgoederenvervoer als een onmisbare schakel in onze logistiek en onze economie. Het zorgt ervoor dat goederen snel, duurzaam en efficiënt van A naar B worden vervoerd. Nederland is natuurlijk ook een belangrijk doorvoerland, en ons spoorgoederenvervoer speelt hierin een cruciale rol. Elke goederentrein haalt gemiddeld zo'n 50 tot 60 vrachtwagens van de weg. Dit scheelt niet alleen in files, maar ook in geluidsoverlast en in uitstoot op de wegen. Bijna de helft van al het spoorgoederenvervoer bestond vorig jaar uit containers. Daar zit van alles in, van voedsel tot verpakkingsmaterialen en van elektronica tot grondstoffen. Verder bestond ongeveer een kwart van het vervoer uit kolen en erts.

De keerzijde van goederenvervoer, waar de commissie het in haar eerste termijn ook over heeft gehad, is echter onder andere de hinder die het kan veroorzaken voor de omgeving. Dat geldt ook voor het spoorgoederenvervoer. Mensen langs het spoor hebben last van geluidshinder en

trillingshinder en kunnen zich onveilig voelen. Daar moeten we ook rekening mee houden. Op alle uitdagingen kan de rijksoverheid met beleid invloed uitoefenen. Mijn huidige inzet is hier ook op gericht. In het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer zet ik dit voor de langere termijn verder uiteen. Daarbij horen ook scherpe keuzes. De budgetten zijn beperkt en er zijn ook andere ambities waarvoor ik aan de lat moet staan. Desondanks zie ik voldoende kansen om met schaarse middelen impact te maken en de positie van het spoorgoederenvervoer en de balans met de leefomgeving te verbeteren. Daar werken we aan via verschillende trajecten en maatregelen. Op een aantal daarvan zal ik de loop van deze bijdrage nog terugkomen.

Spoorgoederenvervoer draagt ook bij aan de Nederlandse economie, maakt transport duurzaam en helpt om Nederland als logistiek knooppunt in Europa te versterken. Ik ben ervan overtuigd dat we samen, dus als overheid, spoorsector en bedrijfsleven, deze ambities kunnen waarmaken en het spoorgoederenvervoer een nog sterkere positie kunnen geven in ons mobiliteitssysteem.

Ik zal nu ingaan op een aantal vragen die wat meer algemeen van aard zijn, voorzitter. Allereerst is dat een vraag van de heer Van Dijk van de fractie van NSC, over de twee alternatieve beleidsscenario's. Die leveren meer volumegroei op van het spoorgoederenvervoer in 2040, met positieve maatschappelijke effecten. Waarom is dan toch gekozen voor het eerste scenario, gestage ontwikkeling? Ik heb in mijn brief vier uitgangspunten geformuleerd, en de twee scenario's die u noemt, voldoen daar niet aan. Het scenario ruimte voor treinen is een scenario waarin slechts zeer beperkt rekening wordt gehouden met de impact die de omgeving van het spoorgoederenvervoer ervaart. En het scenario maximale ontwikkeling vraagt om grote investeringen in uitbreiding van het spoornetwerk. Dit is met de schaarste aan middelen niet haalbaar. Dat is de reden waarom wij de keuze hebben gemaakt voor het eerste scenario, gestage ontwikkeling.

Dan heb ik een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt. Die gaat over voortzetting van het beleid rond spoorgoederenvervoer, en specifiek over de modal shift en een gelijk speelveld. Dat was eigenlijk de essentie van de vraag van mevrouw Koekkoek. Het kabinet wil dat alle vervoersmodaliteiten optimaal benut worden. Voor de langere afstanden betekent dit dat het wenselijk is dat verladers vaker voor spoor en binnenvaart kiezen. Als we verladers willen verleiden om die keuze voor het spoor te maken, moeten we het spoor natuurlijk ook voldoende aantrekkelijk maken. Dat begint met betrouwbaarheid. Het kabinet kiest ervoor om prioriteit te geven aan de instandhoudingsopgave. Daarnaast is betaalbaarheid natuurlijk belangrijk. Daarmee zetten we bijvoorbeeld ook in op het faciliteren van 740 meter lange treinen, waarmee de vervoerskosten gaan afnemen. Ten slotte moet er natuurlijk ook voldoende capaciteit zijn. Denk aan de aanleg van het derde spoor en de Zuidwestboog van Meteren. Dit zijn voorbeelden van maatregelen die hierop gericht zijn.

Dan heb ik nog een andere vraag van mevrouw Koekkoek. Hoe ga ik zorgen voor minder hindernissen op het gebied van techniek en bureaucratie? Het Europese beleid, en ook mijn beleid, is erop gericht om tussen verschillende landen te standaardiseren, zodat grensoverschrijdend vervoer soepeler gaat en betaalbaarder wordt. Dit is ook de inzet die wij de komende jaren zullen blijven plegen.

De vraag van de heer Bamenga van D66 was: ben ik in gesprek met Duitse collega's over de aansluitingen op Duitsland? Duitsland is een heel belangrijke partner voor Nederland. Veel van het goederenvervoer is grensoverschrijdend en gaat bij Duitsland de grens over. Er is dus heel intensief contact, zowel als het gaat om het afstemmen van werkzaamheden als wanneer het gaat om investeringsplannen, bijvoorbeeld de 80 weken werkzaamheden die plaatsvinden over de grens. Er is contact tussen de infrabeheerders ProRail en DB InfraGO, maar ook tussen de

overheden. Zo ben ik in het kader van de Joint Declaration of Intent German-Dutch cooperation on cross-border rail freight doorlopend met Duitse collega's in gesprek. Ik ben vorige week ook in Noordrijn-Westfalen geweest. Daar hebben we ook gesproken met Duitse collega's. Met name bij grensoverschrijdend vervoer hebben we heel veel raakvlakken met elkaar. Dat zijn echt zaken die we keer op keer live bij elkaar aankaarten. Mevrouw Koekkoek vroeg ook wanneer we structurele investeringen kunnen verwachten in de Betuweroute, de Rotterdamse haven en het achterland. Ik ben op dit moment volgens mij volop op aan het investeren. Het derde spoor wordt aangelegd, waarmee de capaciteit op de Betuweroute wordt vergroot. Ik noemde net al de boog bij Meteren. In de Rotterdamse haven werken we aan capaciteitsvergroting en ik ben bezig met het faciliteren van die 740 meter lange treinen. Met het BKN spoor hebben we ook prioriteit gegeven aan instandhoudingsopgaven op het spoor. Dat zijn allemaal zaken waar we structureel in investeren om ervoor te zorgen dat de positie gelijk blijft of beter wordt.

Mevrouw Koekkoek van Volt en de heer Pierik van BBB vroegen in verband met de investeringen in infra, het wegwerken van achterstallig onderhoud, het moderniseren van onderhoud, ook voor de toekomst, of we een visie hebben voor de komende tien jaar, met meer ambities. Natuurlijk noemde de heer Pierik ook de modernisering van de lijnen naar de 740 meter. Naast de inzet voor de instandhouding via het BKN spoor is natuurlijk ook de uitrol van TEN-T en het ERTMS voor ons een prioriteit. Dat betekent ook dat we ons ervoor inzetten om de drukke corridors geschikt te maken voor die 740 metertreinen. Hier zijn ook al middelen voor gereserveerd. In het toekomstbeeld dat ik rond de zomer richting de Kamer zal sturen, ga ik verder in op de implementatie van onder andere de 740 metertreinen.

De laatste vraag in dit blokje is een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Hij vraagt naar de relatie van het toekomstbeeld met de Nota Ruimte. Hoe wordt dit concreet in de Nota Ruimte verwerkt? Ik snap de vraag heel goed. Keuzes over de toekomstige ruimte en inrichting van Nederland hebben impact op het spoorgoederenvervoer. Het spoorgoederenvervoer vraagt natuurlijk ook voldoende ruimte om te kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelen. Dit moet natuurlijk aansluiten bij de landelijke ruimteopgave, waar we met z'n allen voor staan. Denk bijvoorbeeld aan de woningbouwopgave. Die puzzels zijn we nu aan het leggen in de Nota Ruimte. Dat overleg vindt overigens plaats met de Ministeries van VRO, KGG, Defensie, Economische Zaken, LNV en IenW. Ook Onderwijs sluit regelmatig aan, omdat we met alle ruimteclaims rekening moeten houden om met elkaar een goede afweging te kunnen maken.

Voorzitter. In dit kader is het misschien ook nog wel goed om het volgende te melden. De heer Van Dijk vroeg ook nog specifiek naar het netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke zonering langs dit netwerk. Het grootste gedeelte van de bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken, is geconcentreerd binnen de vijf industrieclusters. De activiteiten leiden tot vervoer tussen deze clusters en naar het buitenland via onze grensovergangen. Dat vervoer moet natuurlijk blijven plaatsvinden. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wijzen we corridors aan in het basisnet, ons netwerk. Lang het basisnet hebben we ruimtelijke zones. Dat zijn de aandachtsgebieden. Hierbinnen moet voor ruimtelijke ontwikkeling en woningbouw een veiligheidsafweging worden gemaakt. Bij nieuwe ontwikkelingen en activiteiten is het daarom goed om na te denken over waar je deze activiteit laat plaatsvinden. Die keuze ligt voor een groot gedeelte bij onder andere de collega's van VRO en KGG en bij de decentrale overheden. Hierover denken we natuurlijk wel met elkaar mee. Zo liggen de verhoudingen in dezen.

Dat is het einde van het eerste blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dat eerste blokje was het blokje algemeen. Ik kijk naar de leden. Allereerst een vraag van de heer Bamenga van D66.

De heer **Bamenga** (D66):

De Staatssecretaris heeft aangegeven dat hij intensief contact heeft met Duitsland. Dat zou gebeuren vanuit verschillende niveaus. Zou de Staatssecretaris wat meer perspectief kunnen schetsen? Hoe zit het met de werkzaamheden in het kader van de Betuweroute? Wanneer kunnen we verwachten dat er weer optimaal gebruik kan worden gemaakt van de Betuweroute?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dit wordt inderdaad regelmatig aangekaart door mij, maar ook ambtelijk. Tijdens het bezoek aan Noordrijn-Westfalen is er ook nog over gesproken met mijn Duitse counterpart. Ze zien de problematiek die dat ook voor ons oplevert en proberen te kijken naar de omleidingsroutes, waar het in de eerste termijn van de Kamer ook al over ging. Het is natuurlijk wel zo dat het 80 weken gaat duren. Daarnaast zijn we continu met Duitsland in gesprek over de belangrijke corridors voor ons. U zult begrijpen dat voor ons met name de west-oostcorridor het meest belangrijk is. Duitsland ziet dat ook, maar zij zien de middenroute als het meest belangrijk. De noordelijke en zuidelijke route vinden zij wel belangrijk, maar die heeft een iets minder hoge prioriteit. Wat wel een hoge prioriteit heeft voor Duitsland, maar waar wij wat minder aan hebben, is de noord-zuidverbinding. Dat is omdat ze dan een doorgaande lijn van Scandinavië naar Italië hebben. Wij praten met onze Duitse collega's met name over de middenroute en de west-oostroute. Die is voor ons het meest belangrijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Toch nog even over de Nota Ruimte. Die is nog niet klaar, maar er ligt al wel het een en ander van de afgelopen twee jaar. Ik hoor dat er een belangenafweging moet kunnen worden gemaakt. Dat is helder. Er zijn keuzes die op de een of andere manier met elkaar te maken hebben. Mijn vraag is tegelijkertijd veel concreter. Hoe landen het basisnet en de hoofdcorridors in dat stuk? Het is niet dwingend in die zin dat je allerlei dingen wilt uitsluiten, maar het is wel iets waar je rekening mee wilt houden. Mag ik het zo praktisch vertalen? Misschien kan de Staatssecretaris het duiden. Landt er gewoon een kaartje van die corridors in de Nota Ruimte met misschien een afwegingskader erbij, waarin staat hoe je ermee om moet gaan?

Staatssecretaris **Jansen**:

Onze werkwijze is dat we gewoon een kaart van heel Nederland hebben. Daarop brengen we alle behoeftes, ruimteclaims of mogelijkheden die er zijn, in kaart. Als het echt ingewikkeld is, zoomen we daar met elkaar echt op in. Dan pakken wij dat stuk eruit. Dat hebben we bijvoorbeeld ook gedaan bij de haven van Rotterdam. We hebben gekeken naar de ruimteclaim die er ligt en hoe we daar op een goede manier invulling aan moeten geven. Ik heb dit weleens eerder gezegd toen we de circulaire economie behandelden. Ook de circulaire economie moet ruimte krijgen en plaats krijgen op slimme plekken, maar die neemt wel ontzettend veel ruimte voor de opslag van de grondstoffen in beslag. Op het moment dat je dit slim gaat doen, kun je clusteren en ervoor zorgen dat een groot deel van de verwerking plaatsvindt op de plek waar de zaken aankomen. Op die manier proberen we slim invulling te geven aan de ruimtelijke aspecten in heel Nederland. De corridors zijn een component die we daarin meenemen, maar we kijken bijvoorbeeld ook naar zaken als water. Ook bodemdaling wordt daarin meegenomen, want ook dat is een aspect waar we rekening mee moeten houden. Zo proberen we voor heel Nederland op alle mogelijke manieren alles in beeld te krijgen en ervoor

te zorgen dat we slimme keuzes maken, zeker rekening houdend met de behoefte aan woningbouw. Dat zeg ik er nog maar eens bij. Dat hebben we volgens mij goed met elkaar afgesproken in het hoofdlijnenakkoord.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor de Staatssecretaris net zeggen: in het robuust basisnet worden de verantwoordelijkheden om maatregelen te treffen in de aandachtsgebieden bij de gemeenten gelegd. Waarop kunnen zij zich baseren? Zij geven een vergunning af. Zij overwegen dan het treffen van bepaalde maatregelen. Hoe kunnen zij dit afwegen, als zij niet weten wat daartegenover staat? Wat is hun afwegingskader?

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter, als u het goedvindt, wil ik hierop terugkomen in het volgende blokje. Dat gaat met name over het basisnet.

De **voorzitter**:

Dan rekenen we deze interruptie niet mee. Mevrouw Koekkoek van Volt.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Even aan u en de Staatssecretaris: excuus dat ik wat later kwam; ik moest stemmen. Ik heb de antwoorden van de Staatssecretaris echter wel meegekregen en daar heb ik een vervolgvraag op. Ik krijg mee dat de Europese aansluiting vooral gaat via TEN-T en ERTMS. Ik vraag me dan af wat daarin de concrete ijkpunten zijn. Waar gaat de Staatssecretaris naartoe? De dingen in Europa gaan niet vanzelf. Nederland is zelf aan zet om te zeggen wat het wil en om te vragen of Europa mee wil denken. Ook daarin zijn concrete acties en ijkpunten nodig. Zou de Staatssecretaris daar nog wat duidelijker op in willen gaan?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap die vraag heel goed. Dit is nou typisch een van de onderwerpen waarover ik ook met Eurocommissaris Tzitzikostas gesproken heb en binnenkort weer in gesprek ga. Dit soort zaken neem ik juist daarin mee, want uiteindelijk moet je ervoor zorgen dat je binnen Europa zo veel mogelijk dezelfde standaarden hanteert. Toen ik hiermee in aanraking kwam, was voor mij bijvoorbeeld een eyeopener dat er verschillende versies van ERTMS zijn, terwijl ik er eerst van uitging dat er één versie was, ERTMS, omdat we het daar altijd over hebben. Onze versie is anders dan die in een deel van België. Dat zijn typisch de dingen waarop we proberen te sturen. We moeten ervoor zorgen dat we eenduidigheid en standaardisatie hebben.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van mevrouw Koekkoek.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik denk dat het sowieso goed is dat de Staatssecretaris die gesprekken heeft en ook frequent. Ik zoek naar waar de Staatssecretaris op inzet in die gesprekken. Zijn constatering deel ik. Ik denk dat we ook de constatering delen dat er specifiek voor spoorgoederenvervoer andere uitdagingen zijn dan voor passagierstreinen, zeker ook omdat het spoorgoederenvervoer per definitie grensoverschrijdend is. Welke plannen, eisen en ijkpunten legt de Staatssecretaris op tafel? In hoeverre zet hij daar druk op? Is er een soort tijdpad? Hoe komen we daar? Zonder een soort aanvalsplan komt Nederland er volgens mij niet in Europa.

Staatssecretaris **Jansen**:

Het tijdpad zal ik in de tweede termijn wat uitgebreider schetsen. Daar heb ik nu geen parate kennis van. Wij bekijken wel welke routes logisch en

veilig zijn. Ook vragen we ons af hoe we bij grensoverschrijdend vervoer kunnen voorkomen dat er dingen handmatig moeten gebeuren. Dat zijn dingen waar we op inzetten.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik wil toch nog even voortborduren op de opmerking van Olger van Dijk over de Nota Ruimte. De Staatssecretaris zegt dat er heel veel ruimte-claims zijn. Alle ministeries die zich een beetje met ruimte bemoeien, zitten aan tafel. Uiteindelijk is het natuurlijk de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris om de corridors, de spoorwegen die cruciaal zijn voor de uitbouw van het spoornet, goed te verankeren in de Nota Ruimte. Ik snap dat het kaartje nog niet gemaakt kan worden. Misschien kan dat ook over een paar maanden nog niet, maar ik wil wel graag weten wat dan het afwegingskader is van de Staatssecretaris om al dan niet zo'n corridor in dat kaartje te willen hebben.

Staatssecretaris **Jansen**:

Wij proberen slimme keuzes te maken voor de afwegingskaders. Als er ergens gekozen wordt voor een weg, dan is het mogelijk slim om daar waar mogelijk spoor aan te relateren en bijvoorbeeld ook buisleidingen. Normaal zijn dat trajecten die woningbouw of bedrijvigheid bijten, maar als je die met z'n drieën bij elkaar kunt realiseren, heb je minder ruimte nodig dan wanneer je dat gescheiden van elkaar doet. Dat zijn de keuzes die we met elkaar maken. Zo proberen we dat te verankeren. Ik kan u alleen niet zeggen: we doen het standaard zo of zo. We kijken echt naar de situatie ter plekke en bepalen dan wat het meest slimme hierin is. Dat is ook het lastige. We hebben een kaart voor heel Nederland. We proberen daarop aan alles wat we kunnen voorzien, een plek te geven. Dit geldt ook voor toekomstige ontwikkelingen, dus over 20, 30 of 40 jaar. Tegelijkertijd moet je ook kijken naar de knelpunten, waar je eigenlijk onvoldoende ruimte hebt om alles te realiseren. Wat ga je dan voorrang geven? Ga je dan kijken naar energievoorziening of woningbouw en in hoeverre bijt dat elkaar?

De **voorzitter**:

Dan gaan we door naar het tweede blokje. Dat ging over het basisnet. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is overigens het dikste mapje, dus daar zal ik de meeste tijd voor nodig hebben.

De heer Bamenga van D66 vroeg hoe ik de balans zie tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, binnenvaart en leidingen. Op dit moment wordt ongeveer 95% van gevaarlijke stoffen via buisleidingen en de binnenvaart vervoerd. 1% gaat over het spoor. Het overige deel, 4% ongeveer, gaat over de weg. Die balans is allang gelijk en ook goed. We willen voorkomen dat we in plaats van over het spoor meer via de weg gaan vervoeren, want dat levert files op en is minder duurzaam. Waar mogelijk zullen we natuurlijk wel met bedrijven in overleg treden om te zien hoe het vervoer over het spoor naar vervoer via de binnenvaart kan worden verplaatst, maar alle vervoersmodaliteiten zullen nodig zijn om het vervoer uiteindelijk veilig, duurzaam en efficiënt uit te voeren. Elke modaliteit heeft ook zijn functie in het vervoersysteem. Er is dus gewoon een afstemming tussen de verschillende modaliteiten die er zijn.

De heer Pierik van BBB vroeg hoe ik anticipeer op de extra veiligheidsrisico's van waterstof en andere nieuwe energiedragers in combinatie met stedelijke verdichting langs de spoorwegen. De gevaarseigenschappen van waterstof en andere energiedragers zijn natuurlijk bekend. Ze mogen vervoerd worden mits aan de internationale veiligheidsvoorschriften wordt voldaan. Daar wordt toezicht op gehouden door de ILT. Dat neemt

niet weg dat we er natuurlijk waar mogelijk op inzetten dat deze stoffen via de buisleidingen en de binnenvaart worden vervoerd. Sowieso verwacht ik dat het grootste aandeel van waterstof via buisleidingen zal worden vervoerd. Wat betreft de andere energiedragers, zoals ammoniak, zet het kabinet in op het bevorderen dat energiedragers met name direct op de aanlandlocaties verwerkt en gebruikt worden. Daarnaast wordt er onderzoek gedaan naar een veilig ontwerp voor een ammoniakbuisleiding. Dat onderzoek gaan we ook doorzetten. En als gemeenten bij een verdichtingsopgave ook een goede veiligheidsafweging maken, kunnen de energietransitie en de woningbouwopgave wel veilig worden gerealiseerd, ook naast elkaar. Maar dat is wel een kwestie van het maken van goede afwegingen daarin.

Dan heb ik een vraag van de heer Bamenga, D66. Het Veiligheidsberaad zegt dat de risico's onacceptabele gevolgen hebben, zegt hij, en hij hoort graag een reflectie van mij op die stelling. Ik ben mij zeker bewust van de zorgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen door onze steden heen. Laat dat heel duidelijk zijn. Maar de kans dat het misgaat, is en blijft gelukkig wel heel erg klein. Toch moeten we er wel aandacht voor blijven houden, om de veiligheidseisen waar mogelijk aan te scherpen en zo ook de kans op mogelijke effecten van een onverhoopt ongeval te beperken en te bestrijden. Daarom blijft het Rijk zich ook continu inzetten om de strenge veiligheidseisen aan de infrastructuur en het vervoer waar mogelijk te verbeteren en zo de kans op ongevallen nog verder te verkleinen. Op emplacementen zorg ik daarnaast voor uniforme pakketten van maatregelen voor het beperken en het bestrijden van het effect bij een ongeval. De pakketten zijn waarschijnlijk strenger dan noodzakelijk volgens de laatste inzichten.

Dan een vraag van mevrouw Veltman. Kan ik de Kamer uitleggen of sturen nu wel of niet mogelijk is met routes of prijsprikkels? De bevoegdheid om te sturen op vervoer door routeren bestaat in de wetgeving. Het is de vraag of een besluit daartoe juridisch stand kan houden, want het botst met internationale regels over vrij verkeer van goederen. Los daarvan verplaats je met een routeringsbesluit risico's van bijvoorbeeld – dit is fictief – Tilburg naar Hengelo. Dat wil ik onder geen beding, net zomin natuurlijk als het omgekeerde. Wel kijk ik natuurlijk naar de mogelijkheden om zacht te sturen. De heer Van Dijk had het daar ook al over. Ik kan onderzoeken of een prijsprikkel het gebruik van de Betuwe-route kan stimuleren. Ik spreek natuurlijk ook met decentrale overheden en sectorpartijen over realistische opties voor niet-wettelijke sturingsmogelijkheden. Dat zullen we ook blijven doen.

Dan een vraag van de heer Bamenga. Waarom handhaaf ik de risicoplafonds niet? Misschien moet ik dan maar een voorbeeld geven. Stel dat op 3 april het risicoplafond bereikt is. Dan zou ik dus op 4 april moeten zeggen dat treinen niet meer naar bijvoorbeeld Chemelot mogen rijden, en dat kan natuurlijk niet. Zomaar omrijden is ook niet aan de orde, want de treinen rijden over treinpaden die anderhalf jaar van tevoren zijn aangevraagd. Op het moment van aanvragen weten de vervoerders vaak niet wat ze gaan vervoeren. U kunt dat vergelijken met de wilde vaart. Daarom is uit de evaluatie ook gebleken dat het systeem niet werkt en niet kán werken.

Dan een vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Waarom worden rond risicobenadering deskundige aanbevelingen niet overgenomen, bijvoorbeeld van deskundigen en universiteiten die daar een mening over hebben? Het dossier basisnet is natuurlijk vrij technisch en nogal ingewikkeld. Risicoberekeningen zijn zo mogelijk nog complexer. In de evaluatie die in 2023 is uitgevoerd, is ook stilgestaan bij de voor- en nadelen van de risicoberekeningen. De conclusie van de evaluatie is, in het kort, als volgt. De methodiek wijzigt doorlopend, waardoor ook de uitkomsten van die risicoberekeningen doorlopend zullen wijzigen. Voor een willekeurige plek naast het spoor betekent dat dat die plek het ene

moment binnen de risicocontouren zou kunnen vallen en even later erbuiten, of andersom. Risicoberekeningen leiden ons paradoxaal genoeg af van het gesprek over veiligheid, en leveren een focus op de risicoplafonds. Oftewel, je staart je vrij snel blind op de verkeerde dingen en daardoor raakt de veiligheid juist buiten beeld. Dat bleek ook uit de evaluatie. Ik denk dat het tijd is om de stap te zetten naar het robuuste basisnet, maar goed, daar kom ik nog wat uitgebreider op terug. Ik kom op een vraag van zowel de heer Pierik van BBB als de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Hoe voorkom ik dat decentrale overheden onnodig worden beperkt in hun woningbouwplannen door het robuuste basisnet? Met het robuuste basisnet verdwijnen de risicoplafonds langs het basisnet, maar het afschaffen van deze afstanden geeft wel ruimte voor ontwikkeling dichters langs infrastructuur. Binnen de aandachtsgebieden van 30 tot 200 meter moeten decentrale overheden rekening houden met de effecten van een brand of explosie bij nieuwe ruimtelijke plannen. Het is geen verbodsgebied. Woningbouw binnen aandachtsgebieden is wel degelijk toegestaan zonder verplichte verdere bouwmaatregelen, maar decentrale overheden moeten de maatregelen wel afwegen. Voor gebouwen waar minder zelfredzame mensen verblijven – voorbeelden werd al genoemd: ziekenhuizen en scholen – gelden binnen die aandachtsgebieden wel standaard aanvullende bouweisen. Die zijn denk ik ook niet meer dan terecht. Maar ik wil decentrale overheden wel tegemoetkomen. Ik overleg met hen welke routes zonder structureel vervoer van gevaarlijke stoffen uit het basisnet zouden kunnen. Daar zeg ik wel bij dat ook over de routes die uit het basisnet worden gehaald, vervoer van gevaarlijke stoffen zal kunnen blijven plaatsvinden; laat daar geen misvattingen over ontstaan. Wilt u tussendoor vragen toelaten of wilt u dat ik het afmaak, voorzitter?

De voorzitter:

We zouden het aan het einde van het blokje doen, maar tegelijkertijd zei de Staatssecretaris dat het wel een heel groot mapje is. Ik zou eigenlijk wel willen voorstellen om het aan het einde te doen, tenzij de Staatssecretaris zegt dat hij echt nog een kwartier bezig is.

Staatssecretaris Jansen:

Nou, niet zo lang, hoop ik, voorzitter. Aan het einde is handiger, omdat een aantal vragen die misschien ter verduidelijking gesteld worden, waarschijnlijk alsnog op een ander moment duidelijker worden.

De voorzitter:

Dat ben ik met u eens, dus vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris Jansen:

Een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt. Kan ik de gemeenten meer beleidsruimte geven voor de leefomgeving? Binnen de aandachtsgebieden hebben decentrale overheden de beleidsruimte om zelf alles af te wegen en te bekijken welke maatregelen ze treffen in de ruimtelijke omgeving. Zoals ik net al zei, zijn er ook geen extra verplichte regels of maatregelen van toepassing voor woningbouw. Over minder zelfredzame mensen heb ik het net al gehad; denk aan het kinderdagverblijf en het ziekenhuis. We hebben met elkaar afgesproken dat we het belangrijk vinden om deze mensen te beschermen. Ik zeg dan ook dat ik het verstandig vind om daaraan vast te houden. Natuurlijk spreken we met decentrale overheden om te kijken welke lijnen we dan uit het basisnet kunnen halen. Daar vallen die lijnen ook op de aandachtsgebieden. Een vraag van meneer De Hoop. Wat is voor de woningbouw het verschil tussen het oude basisnet en het robuuste basisnet? Onder het oude basisnet en voor de Omgevingswet moesten alle ruimtelijke plannen binnen 200 meter van de infrastructuur worden verantwoord. Op een

aantal plekken gold die verplichte bouweis aan woningen binnen 30 meter van de infrastructuur. Die zijn dan ook vervallen onder het robuuste basisnet. In het robuuste basisnet geldt dat aandachtsgebieden van 30, 200 en 300 meter binnen ruimtelijke plannen moeten worden verantwoord. Als er binnen die 30 of 200 meter een zeer kwetsbaar gebouw wordt gerealiseerd – daar heb ik het net al over gehad – geldt wel die verplichting, bijvoorbeeld een brandwerende gevel of scherfwerend glas. Deze regel is overigens op verzoek van de decentrale overheden opgenomen in het brede omgevingsveiligheidsbeleid. Deze regels gelden dus niet alleen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar zijn ook onderdeel van het brede omgevingsveiligheidsbeleid. Om eerlijk te zijn vind ik het belangrijk dat steden zich blijven realiseren dat er altijd risico's zijn. Maar dit is natuurlijk ook afgestemd met het Ministerie van VRO. Het gaat erom dat deze altijd bestaan.

Een vraag van mevrouw Veltman, de heer Bamenga en de heer Pierik. Wie is er straks verantwoordelijk voor een ongeval? Daar is ook veel over gezegd. Als er een ongeval plaatsvindt, is het Rijk daarop aanspreekbaar en verantwoordelijk om te onderzoeken hoe het ongeval heeft kunnen plaatsvinden. Iedereen heeft natuurlijk een rol bij veilig vervoer en een veilige leefomgeving. Het Rijk stelt de veiligheidseisen en biedt een veilige infrastructuur, de sector moet de eisen naleven en werkt aan innovaties, de ILT ziet toe op de naleving van de eisen, en decentrale overheden moeten bij ruimtelijke ontwikkelingen nadenken over maatregelen die het effect van een ongeval kunnen beperken. Zo is de verdeling over de verschillende spelers.

Een vraag van de heer Van Dijk, NSC. Kan ik bevestigen dat het Rijk wel degelijk een verantwoordelijkheid houdt bij het laten vervallen van de risicoplafonds en de routeringsmogelijkheden, een verantwoordelijkheid die ook verder gaat dan de preventieve kant? Misschien in aanvulling op de vorige vraag dan: ja, nogmaals, het Rijk blijft verantwoordelijk voor veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. We verkleinen de kans op een ongeval en beperken de effecten van een onverhoopt ongeval. Dat doen we met de internationale voorschriften. Het is ook goed te beseffen dat hoe gevaarlijker de stof is, hoe hoger de veiligheidseisen zijn. Verder investeren we als lenW in de infrastructuur en in treinbeveiligings-systemen, zoals ERTMS. Daarnaast sturen we via het warme blever ... Wat is dat dan, jongens? «Warme BLEVE.» Mijn excuus, dat is een nieuwe term voor mij. We sturen ook via het «warme-BLEVE-vrij rijden»-convenant en het ammoniakconvenant.

De voorzitter:

Kan gebeuren, Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Ik ben er weer.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Jansen:

Met het robuuste basisnet gaat het gesprek niet over risicoplafonds, maar over de uitdagingen en mogelijke oplossingen op basis van de brede toekomstverkenning en de monitoring van het vervoer. Ik wil ook onderzoeken of er afspraken gemaakt kunnen worden om het vervoer te verplaatsen naar de binnenvaart, en of een prijsprikkel de Betuweroute kan stimuleren. Daarnaast wil ik natuurlijk met medeoverheden kijken waar nieuwe activiteiten zich ontwikkelen. Dat zijn de sporen die wij bewandelen.

Een vraag van de heer De Hoop: «Vervoer van gevaarlijke stoffen gaat onnodig door stedelijk gebied. Weinig gebruik van de Betuwelijn.» De

vraag is of we nu meer willen sturen op het gebruik van deze route. De Betuweroute is natuurlijk speciaal voor goederenvervoer aangelegd. Ik denk dat het belangrijk is dat we deze lijn dan ook zo goed mogelijk gebruiken. Een prijsprikkel zou kunnen helpen. Die kan de druk op het gemengde net verlichten, de balans met de leefomgeving langs het spoor in Brabant en Oost-Nederland verbeteren, en het voor verladers aantrekkelijker maken om voor het spoor te kiezen. Maar er zijn ook zaken die we goed moeten uitzoeken. Zoals ik net al aangaf, gaat het om vragen als: wat kan er dan juridisch, hoe groot moet die prijsprikkel zijn, en heeft het zin zolang er aan het derde spoor gewerkt wordt? Ik kan de Kamer toezeggen dat ik dit wil onderzoeken en betrekken bij het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.

De voorzitter:

Per wanneer zou dat dan richting de Kamer kunnen komen, Staatssecretaris? Dan noteren we dat. Zit daar dan ook al een datum aan, Staatssecretaris, of heeft u die nog niet?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij heb ik «rond de zomer» gezegd.

De voorzitter:

Rond de zomer, oké. Helder. Dan schrijven we dat op. Gaat u verder.

Staatssecretaris Jansen:

Dan heb ik een vraag van de heer Heutink, PVV. Hoe kan ik de gemeenten een handvat geven wat betreft met welke vervoershoeveelheden ze rekening moeten houden? Het vervoer van gevaarlijke stoffen is natuurlijk niet elk jaar precies hetzelfde. Over het algemeen zijn er wel duidelijke trends te zien. Dat het vervoer over het spoor de afgelopen jaren daalt, is ook een trend die we zien. Elk jaar lever ik een monitoring op van hoeveel, waar en welk type vervoer heeft plaatsgevonden. Daarnaast delen we elke vijf jaar een verkenning van mogelijke ontwikkelingen van het vervoer in de toekomst. Die verkenning breid ik onder het robuuste basisnet uit. Samen geven deze een goed beeld van welk vervoer waar langs gaat komen. Daarnaast heeft het RIVM de Maatregelenwiki ontwikkeld. Hier kan iedereen goede ervaringen en rapporten delen die helpen bij het afwegen van maatregelen. Dit alles kan een gemeente gebruiken bij de afweging of en welke maatregelen er zijn te treffen in de omgeving. Een vraag van de heer Van Dijk: is de Staatssecretaris bereid om in het overleg met verladers en vervoerders nadrukkelijk ook de optie van zacht routeren op tafel te leggen? Volgens mij ben ik daar net al op ingegaan. Ik zie sturing op zachte routing en modaliteit zeker als een mogelijk onderwerp van gesprek. Daarbij zal ik ook de vervoerders en verladers herinneren aan hun uitgestoken arm, die we natuurlijk ook al gezien en gehoord hebben in de afgelopen tijd. Waar mogelijk gaan we in dat gesprek ook gezamenlijk acties afspreken, die worden gemonitord met respect voor ieders eigen verantwoordelijkheid daarin. Een vraag van de heer Van Dijk en de heer Heutink, NSC en PVV, over het aantal routes waarlangs aandachtsgebieden moeten gelden; zou dat beperkt moeten blijven tot veelgebruikte vervoerslijnen, waarbij wel rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen van havens en woningbouw? Ik ben het natuurlijk met beide sprekers eens. Ik heb ook al afgesproken om met de decentrale overheden in gesprek te gaan over welke spoorlijnen in het basisnet, het kernnet, moeten blijven. De routes die industriële clusters en grensovergangen verbinden, moeten inderdaad sowieso in het basisnet blijven. Routes die nu en in de toekomst geen structurele routes zijn, kunnen uit het basisnet worden gehaald. Alleen langs de lijnen die in het basisnet blijven – het kernnet dus – gelden dan wel de aandachtsgebieden. In de brief van 19 december heb ik aangeven

welke routes er wat mij betreft uit zouden kunnen. Daarnaast verkennen we de optie om bijvoorbeeld de lijn Zutphen-Delden uit het basisnet te halen. Ik zal u voor de zomer informeren over de uitkomsten van deze gesprekken.

Ik heb er nog een paar, voorzitter. Vier volgens mij. De heer Van Dijk heeft een aantal vragen gesteld over het belang van vooruitkijken en goede en frequente monitoring. We zetten in op een brede verkenning. De verkenning zal vooruitkijken naar ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar ook op de ruimtelijke ontwikkeling. De grote vervoerstromen en de ruimtelijke ontwikkeling veranderen niet jaarlijks. Daarom vind ik het frequent genoeg om elke vijf jaar een flink aantal jaren vooruit te kijken. Vervolgens wil ik wel zicht blijven houden op wat er jaarlijks aan vervoer heeft plaatsgevonden. De monitoring geeft dat aan. Deze informatie kan ook een basis bieden voor de afweging van maatregelen door decentrale overheden in de aandachtsgebieden.

Nog een vraag van de heer Van Dijk: ben ik bereid om in het overleg met de verladers en vervoerders nadrukkelijk ... Die heb ik al gehad. Een vraag van de heer De Hoop, GroenLinks-Partij van de Arbeid: waarom ga ik niet mee in het voorstel voor het kernnet van IPO en VNG? Ik heb de afspraak gemaakt om begin dit jaar met de decentrale overheden in gesprek te gaan over welke spoorlijnen in het basisnet, het kernnet, blijven. Dat moet wat mij betreft niet afhankelijk zijn van de hoeveelheid vervoer op een route. Langs de routes waarop gevaarlijke stoffen worden vervoerd, of die in de toekomst structureel gebruikt kunnen worden, moet er wel aandacht zijn voor de mogelijke effecten van een ongeval. Routes die nu en in de toekomst niet als structurele route worden gezien, kunnen uit het basisnet gehaald worden, zoals ik net zei. Voor de zomer volgt een stand van zaken.

Voorzitter. Ik heb nog twee vragen, allereerst een van de heer Bamenga van D66. Hij vroeg wat ik ga doen naar aanleiding van het geklapte overleg met de gemeenten en de provincies. Ik wil heel duidelijk maken dat het gesprek niet is geklapt. Sterker nog, op 15 april stond de volgende afspraak gepland. Alleen, vanwege een IPO-bijeenkomst wordt die verplaatst. Ik luister heel goed naar de verschillende opvattingen. We moeten na ruim vier jaar praten natuurlijk wel een keer een knoop doorhakken. Ik wil herhalen dat het huidige basisnet nooit heeft gefunctioneerd en dat ook nooit zal doen. Volgens mij heeft een van mijn voorgangers, Staatssecretaris Van Veldhoven, dat indertijd ook betoogd. Het is ook bevestigd in een onafhankelijke evaluatie. We willen natuurlijk wel samen met alle partijen blijven optrekken in de uitvoering van het robuuste basisnet en met elkaar bestuurlijke gesprekken voeren over veiligheid.

Dan de laatste vraag, voorzitter. Die is van de VVD, van mevrouw Veltman. Zij vroeg of ik kan toezeggen geen onomkeerbare stappen te zetten op het gebied van het robuuste basisnet. Het basisnet is sinds 2015 in de lucht. Het functioneert niet. Dat is volgens mij een hele duidelijke boodschap uit de evaluatie. We zijn al vele jaren, al vier jaar, met de decentrale overheden in gesprek. Over sommige zaken zijn we het eenvoudigweg niet eens. Ik denk dat het tijd is om een stap te zetten naar het robuuste basisnet. We gaan door met het monitoren van ontwikkelingen. Dat gebeurt uiteraard wel in overleg met alle partijen, zodat we weten wat er rijdt en wat we kunnen verwachten en zodat steden rekening kunnen houden met wat we de komende decennia kunnen verwachten. Maar laat ik heel duidelijk zijn: het overleg is niet geklapt. Alleen, we zijn het niet eens, of misschien nog niet eens, over de laatste 15%. Dat is het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, Staatssecretaris. Ik kijk allereerst naar mevrouw Veltman, die al heel snel een vraag had. We zijn nieuwsgierig.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb verschillende vragen. Mij moet het volgende echt van het hart. We hebben de stukken gelezen. Iedereen in deze zaal weet dat dit best ingewikkelde materie is. We hebben ons daar allemaal in verdiept, zo te horen. We vormen vervolgens een mening en stellen daar vragen over aan de Staatssecretaris. Het enige wat ik hoor, is dat er wordt voorgelezen uit de stukken die we al hebben gelezen. Ik vraag wat de Staatssecretaris er nou van vindt. Die risicobenadering wordt helemaal overboord gegooid. Stelt u zich eens voor dat u die lokale bestuurder bent die een vergunning moet afgeven, een afweging moet maken over maatregelen en moet afwegen om uiteindelijk wel of niet de stap te zetten om te bouwen. Stelt u zich eens voor dat u in die schoenen staat. Die bestuurder heeft geen referentie om de stappen die hij gaat zetten, aan te toetsen. Dat is het soort vragen dat we hebben. Ik hoop dat we daar antwoord op kunnen krijgen. Dat is de vraag die ik net al per ongeluk per interruptie stelde, maar nog een keer stel. Er wordt vrij eenvoudig gezegd: die verantwoordelijkheid dragen wij als ministerie, want wij zijn van het spoor. Ik durf te stellen dat dat niet zo is, omdat de vergunning wordt afgegeven door het lokaal bevoegd gezag. Dat neemt de besluiten, schrijft een omgevingsplan en is bezig met de hele besluitvorming rondom ruimtelijke ordening. Het kan niet zo zijn dat de Staatssecretaris geen mening heeft over de duidelijkheid in de verantwoordelijkheidsverdeling. Daar wil ik graag een reactie op.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank aan mevrouw Veltman. Naar mijn mening is er een aantal zaken. Wat betreft de verhoudingen is het heel duidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is, zoals ik net technisch schetste. Dat neemt niet weg dat ik snap dat een lokale bestuurder – dat zijn ook de bestuurders die bij u aan de bel trekken, mevrouw Veltman – twijfelt over wie waarvoor op welk moment verantwoordelijk is als er iets gebeurt. Gelukkig – dat zeg ik heel eerlijk; dat heb ik net ook betoogd – vinden er heel weinig incidenten plaats; dat weten we allemaal. Maar je moet altijd voorbereid zijn. Als het wel gebeurt, wie is er dan verantwoordelijk? Als we kijken naar de huidige situatie, zien we dat het huidige basisnet niet voldoet. Dat heb ik net bij herhaling betoogd. Het robuuste basisnet is daarin een stap en verbetert volgens mij knelpunten. Alleen, het dilemma zit in het feit dat gemeenten het lastig vinden omdat we de risicoplafonds loslaten. Ik heb net geschetst dat we meerdere internationale richtlijnen hebben, waarbij de ILT controleert of daaraan wordt voldaan. Die zorgen ervoor dat er meer zekerheid is. Maar dan nog – dat is wel de consequentie van het verhaal – is het basisnet niet zaligmakend. Het robuuste basisnet is een hele goede stap in de juiste richting, die we moeten zetten. Maar het blijft altijd een lastig dilemma. Ik snap dat lokale bestuurders dat ook ingewikkeld vinden.

De **voorzitter**:

Dank. Ik geef het woord weer aan mevrouw Veltman. De interruptie moet wel iets korter dan de vorige.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Die kan zeker korter, voorzitter. Ik ontken niet dat het basisnet niet gewerkt heeft. Maar dat wil niet zeggen dat je je oude schoenen moet weggooien voordat je nieuwe hebt. Dit is volgens mij de kern van de zaak voor de gemeentebesturen. Ik vraag de Staatssecretaris of hij het zelf echt verstandig vindt om oude schoenen weg te gooien voordat hij nieuwe heeft.

Staatssecretaris **Jansen**:

Oude schoenen weggooien doe ik nooit. Ik heb er letterlijk heel veel staan, ook omdat ze lekker zitten. Ik zal heel eerlijk zijn: we gooien niets overboord. Ik ga gemeenten echt niet dwingen tot een stap waar wij zelf nog niet uit zijn. Maar dat is precies de reden waarom er nog een vervolgoverleg stond ingepland. Er wordt net gedaan alsof wij het kind al weggooien en vervolgens met een nieuw bad aan de gang gaan, maar zo werkt het natuurlijk niet. Ik snap ook wel dat het heel lastig wordt om er op een goede manier mee om te gaan als ik geen draagvlak heb bij gemeenten. Ik ben ook van praten totdat we eruit komen. Alleen, we praten al vier jaar en komen er niet uit op de laatste 15%. Dat is het lastige aan deze situatie.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb toch het gevoel dat we het hier met elkaar, van links tot rechts, over eens zijn dat het robuuste basisnet, zoals dat nu wordt voorgesteld, wenselijk is. Ik ga proberen om het in vijf interrupties onderuit te halen, om te kijken of we verder kunnen komen. Ik begin met de kwetsbare gebouwen. Gisteren is het conceptrapport gepubliceerd van het Schrappen Tegenstrijdige en Overbodige Eisen en Regelgeving, STOER. Een van de aanbevelingen van dat programma is als volgt. De adviesgroep adviseert om binnen aandachtsgebieden de verplichting om voorschriftengebieden vast te stellen voor de kwetsbare gebouwen te schrappen, zodat er meer maatwerk mogelijk is en zodat ze kunnen redeneren vanuit een «ja, tenzij»-houding in plaats van een «u moet»-houding. Gaat de Minister die aanbeveling overnemen, zoals wordt voorgesteld door de adviesgroep?

De **voorzitter**:

Het woord is aan de Staatssecretaris, die door de heer Heutink al gepromoveerd is tot Minister.

Staatssecretaris **Jansen**:

Die kunnen we niet zomaar overnemen, juist omdat we de kwetsbare groepen willen beschermen. Dat is wat ik net betoogde in mijn bijdrage. We denken dat we ze beter beschermen op grond van de criteria in het robuuste basisnet, die ik net schetste. De heer Heutink heeft daar een andere mening over. Het is niet zo dat ik het advies terzijde schuif. Alleen, ik moet wel bekijken in hoeverre het elkaar mogelijk kan versterken of in combinatie met elkaar kan worden gezien.

De heer **Heutink** (PVV):

Je implementeert een aanbeveling of niet. Volgens mij zit daar weinig ruimte tussen. Maar ik wil daar even op doorgaan. Ik wil graag dat de Staatssecretaris een reactie geeft op het voorbeeld dat ik gaf in mijn eerste termijn, over een school die uitbreidt. Die moet voldoen aan allemaal nieuwe bouwweisen, zoals de Staatssecretaris net al aangaf. Denk aan scherfwerend glas en andere gevels. Maar in het hoofdgebouw van exact dezelfde school geldt dat niet. Wat zegt de Staatssecretaris dan tegen de kinderen die in de nieuwbouw zitten, die nu veilig is, terwijl het hoofdgebouw dat niet is?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat heeft te maken met de afstandscriteria, 30 meter tot 200 meter. Daarvoor gelden verschillende eisen. Dat is ook afhankelijk van de gebouwen die zich daar bevinden. Het voorbeeld dat de heer Heutink noemt, is heel raar en tegenstrijdig. Maar het heeft wel te maken met het afstandscriterium. Laat ik heel eerlijk zijn. Ik hoor natuurlijk hoe de Kamer hierin zit. Ik hoor heel duidelijk wat de Kamer zegt: gooi het kind nog niet weg met het badwater; gooi je oude schoenen niet weg. Ik hoor dat heel

goed. Ik ben bereid om daar nog eens naar te kijken. We hebben ook nog gesprekken met decentrale overheden. Ik ben echt wel bereid om daar nog extra tijd voor uit te trekken, maar omdat we hier al zo ontzettend lang mee bezig zijn, denk ik wel dat we in de loop van dit jaar een keer knopen gaan doorhakken. Laat ik daar heel duidelijk in zijn. Wat mij betreft doen we dat uiterlijk in Q3 van dit jaar. Het kan niet zo zijn dat we jarenlang door blijven gaan en dat er niets verandert, want het functioneert nog steeds niet.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoop niet dat deze Staatssecretaris, om maar knopen door te hakken, verantwoordelijkheid gaat nemen voor raar en tegenstrijdig beleid, zoals hij net zelf aangaf. Want dat is het gewoon. Ik hoop dus echt dat de Staatssecretaris die beweging gaat maken. Nogmaals, wij kunnen het niet uitleggen en de Staatssecretaris geeft zelf aan dat het raar en tegenstrijdig is. Dat delen wij volledig.

Dan nog even een vraag over de risicoplafonds. De gemeenten hebben gewoon moeite om rekening te houden met de nieuwe woningbouwopgave. Ze weten niet wat het volume gaat zijn. Is er niet iets te verzinnen om hier wat creatiever mee om te gaan en te zeggen: beste gemeenten, dit is een cijfer waar u rekening mee kunt houden bij het bouwen van de woningen? Is dat niet beter dan terugkijken en rapportages maken? Juridisch gezien is er nul garantie voor die gemeenten, dus kan de Staatssecretaris dat toezeggen in onze richting?

De **voorzitter**:

Meneer Heutink, de interrupties mogen echt wat korter. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Natuurlijk wil ik toezeggen dat ik het gesprek met gemeenten daarover aanga. Ik betoogde net dat de monitoring en het één keer per vijf jaar, maar hopelijk jaarlijks, kijken naar wat er werkelijk heeft plaatsgevonden, juist de cijfers opleveren die kunnen onderbouwen wat er eventueel als een plafond kan worden gezien. Daarvoor heb je de cijfers wel keihard nodig, volgens mij. Ik ben zeker bereid om daar met de gemeentes het gesprek over aan te gaan.

De heer **Heutink** (PVV):

Tot slot. Het is goed dat we de cijfers inzichtelijk maken. Het is goed dat we weten wat er de afgelopen tijd over het spoor heeft gereden. Maar je kijkt dan wel richting het verleden. Je weet dan niet wat er het jaar daarop aan volume kan gaan rijden. Als je naar de toekomst kijkt, op basis waarvan moeten de gemeenten dan een inschatting kunnen maken van de maatregelen die ze moeten nemen voor de woningen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Juist uit de cijfers blijkt, kijkend naar het verleden, wat er jaarlijks langskomt. Dat geeft een indicatie van de ontwikkeling in de toekomst, waarbij je natuurlijk niet zeker weet wat er gebeurt op het moment dat er bijvoorbeeld weer een internationale spoorverbinding wordt opengesteld. Je weet niet wat dan het effect is.

De heer **Heutink** (PVV):

Oké. Maar we zitten met een Defensieopgave. Er zal materieel over ons spoor gaan rijden. We zitten met de wens om een modal shift te genereren van de weg naar het spoor, en die onderschrijf ik. De inzet is dus om het spoorvolume van goederen te laten toenemen. We kunnen de gemeenten dan toch niet laten redeneren op basis van iets in het

verleden, terwijl de inzet van het kabinet is om juist meer volume over het spoor te gaan genereren?

Staatssecretaris Jansen:

Inderdaad is het het voornemen van het kabinet om meer volume over het spoor te realiseren. In het kader van gevaarlijke stoffen zie je bijvoorbeeld tegelijkertijd dat er ook een wens is om heel veel door buisleidingen te realiseren. Dat kan elkaar volgens mij versterken. Dat zijn gewoon stromen naast elkaar. Ik zal straks ook nog wat zeggen over de Delta Rhine Corridor. Daar zie je wel de dilemma's waar we uiteindelijk mee te maken hebben. Tegen de heer Heutink zeg ik dat ik weet dat veel gemeenten liever sommige stoffen via buisleidingen vervoerd zien worden dan via het spoor. Dat klopt.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ook ik ga al mijn interrupties verbranden in dit blokje, omdat dit de kern is van het debat vandaag. Ik ben op zichzelf blij dat de Staatssecretaris er blij van geeft dat hij ziet wat hier in de Kamer aan de hand is. Er leven heel veel zorgen. Ik denk dat het goed is dat hij daarom ook de tijd wil nemen tot Q3. Tegelijkertijd zou ik hem toch alvast wat mee willen geven. Dat vind ik ook het goede aan dit debat. Onze zorg gaat vooral over de verantwoordelijkheid van het Rijk. Ik hoor de Staatssecretaris net zeggen: we blijven verantwoordelijk voor veilig vervoer. Maar dat is te weinig. Ik heb geprobeerd om de suggestie te doen van zacht routeren. En dan hoor ik: vijf jaar, maar misschien kunnen daar wat meer in doen. Maar ook dat is te weinig, denk ik. Ik begrijp dat de Staatssecretaris van die risicopla-fonds af wil, omdat die niet hebben gewerkt. Tegelijkertijd is er ook de routeringsmogelijkheid bij het Rijk, die harde mogelijkheid. Ik heb voorgesteld om vooral zacht te routeren. Maar je zou natuurlijk ook de volgende redenatie kunnen gebruiken: laten we de harde mogelijkheid in ieder geval als stok achter de deur in de wetgeving houden, om de overheden het gevoel te geven dat het Rijk niet wegloopt voor die verantwoordelijkheid. Ik ben dus op zoek naar het antwoord op de vraag of de Staatssecretaris toch bereid is om die rijksverantwoordelijkheid in het robuuste net breder in te vullen. Zou dit een optie kunnen zijn?

Staatssecretaris Jansen:

Ik snap wat de heer Van Dijk vraagt. Volgens mij zei ik net ook al dat ik bereid ben om zacht routeren mee te nemen in het overleg dat ik met de gemeenten ga hebben. Het is niet zo dat ik mijn ogen daarvoor sluit. We weten met z'n allen dat hard routeren niet werkt, dus dan moeten we kijken naar een alternatief. Dat zou zacht routeren kunnen zijn.

De voorzitter:

De heer Van Dijk heeft een vervolgvraag.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik denk dat ik de vraag moet opdelen in een aantal korte vragen. Dat gaat volgens mij helpen. Laat ik dan eerst aansluiten bij het zacht routeren. Mijn vraag was gericht op het overleg van één keer per jaar, dat al is voorgesteld. Ik heb gevraagd of die frequentie hoger kan. Ik vind dat het zacht routeren echt actiever als mogelijkheid gezien moet worden. Daar moet je echt samen toe besluiten met vervoerders, met overheden en met het Rijk. Vraag één is dus: is de Staatssecretaris bereid om het frequenter overleg als basis voor zacht routeren nadrukkelijker mee te nemen in het nog aan te passen robuuste basisnet?

Staatssecretaris Jansen:

Het overleg van 15 april dat nu wordt verplaatst, zoals ik net zei, was het derde overleg in een halfjaar tijd. Het overleg vindt dus niet één keer per

jaar plaats. We zijn continu met elkaar in overleg. Op het moment dat we er met elkaar uit zijn – laat ik het zeggen vanuit een positieve benadering – zouden we kunnen terugvallen op één keer per jaar overleggen. Op dit moment zijn we echter veel frequenter met elkaar in overleg.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

De Staatssecretaris begrijpt niet wat ik beoog. Natuurlijk ben je vaker in overleg, want er is een impasse waar je uit moet komen. Die gaat over de contouren van het basisnet. Ik pak daar een element uit en zeg: geef dat nou een plaats in het overleg. Voer structureel, één keer per halfjaar, een overleg gericht op actuele gegevens, de meest actuele gegevens die je hebt. Probeer de gegevensstromen in beeld te brengen. Betrek daar inderdaad de verwachte toekomstige ontwikkelingen bij. Ga daarover in overleg en zorg ervoor dat je dan ook met elkaar de mogelijkheid van het zacht routeren bespreekt, zodat je daar besluiten over kunt nemen met vervoerders. Dat is wat ik vraag. Is de Staatssecretaris bereid om dat element op te nemen in het nog te herziene robuuste basisnet?

Staatssecretaris **Jansen**:

De Staatssecretaris is bereid om dat in de gesprekken mee te nemen. We kijken wat daaruit komt en dan kunnen we bezien wat we opnemen in het nog te implementeren robuuste basisnet.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dan probeer ik nog een korte andere interruptie te plaatsen over wat ik bedoelde met het hard routeren. Dat vervalt nu. De mogelijkheid dat de rijksoverheid gewoon een routeringsbesluit kan nemen, wordt eruit gehaald. Ik begrijp dat het een soort atoomoptie is die je eigenlijk niet wilt gebruiken. Dat begrijp ik heel erg goed. Tegelijkertijd is dat in de vele opties in ander beleid soms wel een soort afschrikwekkende stok achter de deur die kan helpen om het gesprek over zacht routeren juist goed te kunnen voeren. Als de Staatssecretaris nu toch die stap richting Q3 gaat nemen en als hij nog eens goed gaat kijken, in overleg met de decentrale overheden, hoe het robuuste basisnet eruit moet zien, dan vraag ik hem om te heroverwegen of je de harde routeringsmogelijkheid voor het Rijk uit de wet moet halen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ja, dat was volgens mij ook de intentie. O, u wilt dat die mogelijkheid erin blijft? Volgens mij concludeerden we net met elkaar dat dit niet werkt. Waarom wil de heer Van Dijk die dan als stok achter de deur erin houden?

De **voorzitter**:

De heer Van Dijk is eigenlijk door zijn interrupties heen, maar ik geef hem de mogelijkheid om deze vraag nog één keer opnieuw te verduidelijken.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben, denk ik, niet goed begrepen. Dat kan natuurlijk. Ik wil niet een vergelijking met defensie trekken, maar er worden conventionele oorlogen gevoerd op allerlei vlakken, terwijl we weten dat bepaalde machten kernmachten zijn. Wij hopen dat ze nooit kernwapens gaan gebruiken; zo lang mogelijk niet, althans. Dit is misschien een gekke vergelijking, maar dat is eigenlijk wat ik net zeg. Om het overleg over zacht routeren geloofwaardig te voeren als Rijk, is het misschien nodig dat je door een soort noodknop die je nooit hoopt te gebruiken, wel de mogelijkheid van harde routing houdt. Dat geeft de decentrale overheden ook het gevoel dat het Rijk zich wel verantwoordelijk blijft voelen voor die stromen. Dat is eigenlijk de vraag. Mijn vraag was inderdaad of je dit toch niet als stok achter de deur in je instrumentenpakketje moet houden, ook al zie ik dat je die eigenlijk niet zou willen

gebruiken. Zou de Staatssecretaris het besluit willen heroverwegen om dit eruit te halen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik wil ernaar kijken of ik moet heroverwegen dat het eruit wordt gehaald. Dat kan.

De heer **Pierik** (BBB):

Na alle vragen die gesteld zijn, concludeer ik eigenlijk dat er nog wel heel wat gepraat moet worden voordat onze Staatssecretaris in Q3 met nieuwe schoenen loopt. Belangrijk is natuurlijk dat het wel gemonitord wordt. We zitten nu met de situatie dat de regionale gezagen risicoanalyses moeten maken. Ik wil heel concreet aan de Staatssecretaris vragen hoe gemeenten nou risicoanalyses kunnen maken, zonder te weten hoeveel treinen er over een spoor gaan. In mijn optiek kun je onmogelijk een goede risicoanalyse maken, als je niet weet hoeveel treinen er voorbij komen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Wat ik de hele tijd probeer te betogen, is het volgende. Je hebt de cijfers nodig om te kunnen beoordelen wat er in de afgelopen jaren langs is gekomen en hoe de ontwikkeling is. Daarmee kun je een inschatting maken van wat er gaat langskomen. Net betoogde ik in mijn beantwoording dat sommige goederentreinen die langskomen, anderhalf jaar van tevoren zijn vastgelegd. Die kun je meenemen in je risicoafwegingen. Dat is volgens mij hoe het werkt. Alleen op basis van de cijfers die je nodig hebt, kun je ieder jaar opnieuw beoordelen welke risico's er zijn en waar je rekening mee kunt houden. Dat is volgens mij de procedure.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat er niet uitgegaan moet worden van een onbeperkt aantal treinbewegingen. Dan is er toch weer een soort risicoplafond? Dan ga je toch weer uit van een x-aantal?

Staatssecretaris **Jansen**:

De cijfers wijzen uit waarmee men rekening moet houden. Dat is geen plafond. Het is gewoon gebaseerd op de cijfers die er zijn.

De heer **Pierik** (BBB):

Voorgaande sprekers hebben er ook al op aangedrongen: we willen gewoon dat er veel meer over dat spoor gaat, bijvoorbeeld ook van Defensie. Daar moet je dan toch ruimte voor creëren? Dat moet je dan toch ook meenemen in je afwegingen? Anders kun je toch geen goede risicoanalyse maken?

Staatssecretaris **Jansen**:

Defensie werd net als voorbeeld genoemd, overigens ook door de heer Van Dijk. Natuurlijk hou je daar rekening mee. Er zullen de komende tijd in dat verband meer vervoersbewegingen gaan plaatsvinden over weg, spoor en misschien wel over water. Dat kan. Volgens mij zijn dat incidentele transporten en geen structurele transporten. In je berekening kun je volgens mij beter uitgaan van wat je wel weet, van wat er gewoon jaarlijks langsgaat, dan dat je je gaat baseren op incidentele transporten. Richting de heer Pierik en de anderen zeg ik dat we dat doen, ondanks het feit dat het risico daarbij misschien wel groter is.

De **voorzitter**:

Ik zag allereerst dat de heer Bamenga een interruptie had.

De heer **Bamenga** (D66):

De Staatssecretaris gaf net in antwoord op een door mij gestelde vraag aan dat het overleg helemaal niet geklapt is. Hij zegt dat er gewoon gesprekken gevoerd worden. Wij hebben gehoord dat het akkoord is gestrand op de laatste 15% van verschil van inzichten. Naar aanleiding daarvan wilde ik het volgende weten, waarbij ik even breder kijk dan alleen naar deze discussie. Wij horen steeds vaker dat gesprekken met lagere overheden stranden, bijvoorbeeld als het gaat om de BDU, de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. We zien steeds vaker dat gesprekken stranden. Hoe reflecteert de Staatssecretaris hierop?

Staatssecretaris Jansen:

Het is soms lastig communiceren met elkaar, omdat je verschillende belangen hebt. Soms kom je er ook uit. Wij zijn er na enig overleg over de zero-emissiezones wel uit gekomen. Het is dus niet zo dat je er nooit uit komt. Soms kom je eruit en soms niet.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Bamenga van D66.

De heer Bamenga (D66):

Ik begreep zelf het volgende niet. De decentrale overheden vroegen om er meer grip op te krijgen. Als ik het voorstel lees, dan zegt het voorstel met zoveel woorden dat de lagere overheden juist minder grip krijgen op wat er daadwerkelijk speelt. Ik kan me dus inderdaad voorstellen dat zij hier niet erg blij mee zijn. Inderdaad, er is een ontzettend grote woningopgave. Daar hebben wij mee te kampen. Ik vraag me echt af op welke manier de Staatssecretaris dit gesprek gaande wil houden, want de Staatssecretaris geeft duidelijk aan dat er knopen doorgemaakt moeten worden. Maar dan moet de Staatssecretaris er volgens mij wel voor zorgen dat de lagere overheden ook meer grip gaan krijgen op dit proces. Hoe wil de Staatssecretaris daarvoor zorgen?

Staatssecretaris Jansen:

De intentie was altijd dat decentrale overheden meer grip krijgen, juist door hun meer verantwoordelijkheden te geven. Dat was ook de insteek die wij in de gesprekken hadden. Dat is precies de crux van het voorstel dat wij gedaan hebben. Alleen denken de decentrale overheden dat ze minder grip krijgen op de situatie. Ik denk dat het goed is om het gesprek op die basis met elkaar te voeren: er is een verschil van inzicht over wat nou werkelijk de situatie is.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Wat hier speelt, is dat je als Rijk en volgens mij ook als Europa de ambitie hebt om meer goederen over het spoor te vervoeren. Daar horen alle modaliteiten bij. Daar heb ik de Staatssecretaris over gehoord. Ik geloof dat nu 1% van alle goederen over het spoor vervoerd wordt. We willen naar meer. Terugkijken is dan geen goed referentiepunt, want we sturen actief op meer goederen over het spoor en volgens mij is dat goed. Met deze redenering, namelijk dat je meer autonomie aan gemeenten geeft, laat je ze toch ook een beetje zwemmen. We zeggen tegen gemeenten: kijk en bepaal zelf. Maar tegelijkertijd zetten we wel actief in op meer goederenvervoer over het spoor. Daar gaat het volgens mij mis. Kan de Staatssecretaris daarop ingaan?

Staatssecretaris Jansen:

De cijfers bieden zekerheid over wat in het verleden heeft plaatsgevonden. Tegelijkertijd willen we inderdaad vervoer over spoor en water bevorderen, dus zal er een toename gaan plaatsvinden. Maar dan zit je met het volgende punt, dat ik net in mijn eerste gedeelte al noemde: ook als je bepaalde verbindingen uit het basisnet haalt, zal er nog steeds goederen-

vervoer over kunnen plaatsvinden. Dus er zal meer goederenvervoer plaatsvinden als de tendens die wij voor ogen hebben, meer over spoor en water, gaat plaatsvinden.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van mevrouw Koekkoek.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Iedereen snapt, denk ik, en anticipeert erop dat de frequentie zal toenemen op het moment dat dingen in het basisnet zijn opgenomen. Dus op zo'n manier kan een gemeente anticiperen. Maar in het plan wordt nu wel gezegd dat gemeenten meer autonomie hebben, maar er wordt niet gezegd dat ze sturing kunnen geven aan hoe het precies gaat en wanneer het ingaat. Die sturing ligt bij het Rijk. De gemeente praat daar niet over mee. Dat kan ik ergens wel begrijpen, want het zijn verschillende overheidslagen. Maar daarom zeg ik wel dat het voelt alsof autonomie nu gelijkstaat aan «laat maar zwemmen». Dat kan niet de bedoeling zijn van de opzet. Dus op het moment dat het Rijk beslissingen neemt en zegt dat ze de ambitie hebben, die ik ondersteun, om meer goederen over het spoor te vervoeren, dan zou je daar iets van een feedbackloop in moeten hebben. Ik hoor collega's daar wel voorstellen voor doen, maar ik zou de Staatssecretaris daar meer over willen horen. Hoe garandeer je die feedbackloop?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij zijn de adviezen van uw collega's heel waardevol. Die neem ik ook mee in de komende besprekingen. Tegelijkertijd zie ik in de gesprekken die wij hebben met lagere overheden dat die natuurlijk ook bepaalde wensen hebben over hoe zij het graag zouden zien. Een deel van de overheden heeft er heel veel baat bij als er meer transport door buisleidingen plaatsvindt en minder over het spoor. Dat zijn afwegingen waarbij lokale belangen en nationale belangen misschien niet helemaal gelijke tred met elkaar houden.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat de Staatssecretaris doorgaat met het volgende blokje: emplacement.

Staatssecretaris Jansen:

Dat is gelukkig een stuk kleiner, voorzitter. Ik geef eerst even een kleine inleiding, die volgens mij helpt in de discussie die net onderling in de commissie gevoerd is. Op emplacementen wordt van locomotief gewisseld of wordt de samenstelling van treinen gewijzigd. Er wordt dus niet geladen, gelost of gewerkt met stoffen. Deze blijven gewoon in de wagons zitten. Lokaal bevoegde gezagen stellen op dit moment via vergunningen eisen aan spooremlacements waar met gevaarlijke stoffen wordt gerangeerd. Daardoor gelden er op verschillende emplacementen verschillende eisen voor dezelfde risico's. Dit is lastig uitlegbaar, en het leidt tot bestuurlijke onrust en discussies over veiligheid en kosteneffectiviteit. Deze huidige situatie op de emplacementen wordt door alle partijen als onwenselijk gezien. Met de denkrichtingen uit de Kamerbrief komt er uniformiteit in die maatregelen en in die voorzieningen. Dit leidt tot meer bestuurlijke rust, uitlegbare eisen en een betere proportionaliteit van maatregelen. Daarnaast wordt ProRail geholpen, omdat het met een uniform landelijk kader gaat werken, in plaats van met lokaal verschillende regelgeving.

Vorig jaar heb ik het definitieve advies voor de landelijke afspraken ontvangen van de bestuurlijke tafel emplacementenproject, die op veel onderwerpen overeenstemming heeft bereikt over de inrichting van het nieuwe stelsel. Er zaten ook zaken bij waar geen overeenstemming over

is. Ik ben gevraagd op deze onderwerpen duidelijke keuzes te maken. De denkrichtingen heb ik in de brief van 19 december met uw Kamer gedeeld en die geven ook deze keuzes aan. Die zijn gemaakt op basis van het advies van de bestuurlijke tafel en van de nieuwste wetenschappelijke inzichten. Tegelijkertijd is het belangrijkste dat door alle landelijke regels de eisen op emplacementen worden geüniformeerd en dat de vergunningplicht vervalt. Met pakketten van voorzieningen en maatregelen wordt de externe veiligheid op emplacementen geborgd. Het is niet nodig om lokale aanvullende eisen te stellen middels maatwerk. Dit zou namelijk weer leiden tot verschillende maatregelen voor dezelfde risico's en dan ben je weer terug in de huidige situatie. Veiligheid op emplacementen blijft natuurlijk belangrijk. Ze komen daarom onder het systeem voor het basisnet te vallen, waardoor ook de bovengenoemde eisen en aandachtsgebieden gelden. Ik ben nu aan het toetsen hoe deze richtinggevend keuzes juridisch en financieel uitvoerbaar zijn. Er is gestart met de uitwerking van wet- en regelgeving, zodat een spoedige implementatie kan volgen.

Voorzitter. Dan heb ik drie vragen. De eerste is van de heer Heutink van de PVV. Wie blust de brand als er geen bedrijfsbrandweer is? Uitgangspunt is dat de veiligheid op emplacementen is geborgd met de uniforme pakketten die worden gerealiseerd op de emplacementen. Bedrijfsbrandweeraanwijzingen zijn enkel nodig indien er bijzonder gevaar is voor de omgeving die niet beheerst is met deze pakketten. Van de 25 emplacementen hebben er slechts 5 een bedrijfsbrandweeraanwijzing. Ik denk dat het goed is om te beseffen dat buiten het emplacement de basisbrandweer een incident met gevaarlijke stoffen moet kunnen bestrijden. Het Ministerie van JenV voert daarom een evaluatie uit naar nut en noodzaak van de bedrijfsbrandweeraanwijzing in het algemeen en voor spooremlacements in het bijzonder. We wachten de uitkomsten van deze evaluatie af. Die zal ik met het Ministerie van JenV bespreken.

Voorlopig is er dus nog de mogelijkheid van een bedrijfsbrandweer. Mevrouw Veltman vroeg wat het verschil is tussen een chemisch industrieel bedrijf en de beheerder van een emplacement als het gaat om de eisen aan externe veiligheid. Laten we beginnen met een overeenkomst: de veiligheid moet bij allebei op orde zijn. Bij bedrijven wordt er gewerkt en worden handelingen met gevaarlijke stoffen uitgevoerd. Dat levert een bepaald risico op. Voor deze handelingen op chemische installaties is er geen internationaal verdrag dat geharmoniseerde internationale veiligheidseisen voorschrijft. Voor het spoorvervoer, ook op emplacementen, zijn die voorschriften er wel. Daarnaast verschillen de activiteiten per bedrijf en heeft elk bedrijf een andere eigenaar. Het past dan ook dat een bedrijf onder de vergunningplicht valt. Op emplacementen komen allemaal dezelfde typen treinen met dezelfde stoffen. Er is één beheerder van de emplacementen. Stoffen blijven in de treinwagens en er wordt niets mee gedaan. Nu worden op elk emplacement voor dezelfde risico's toch andere eisen gesteld. Daarom wil ik voor externe veiligheid op emplacementen eisen stellen via algemene regels.

De laatste vraag is van de heer Heutink en mevrouw Veltman, PVV en VVD. Niet op alle emplacementen ziet het er hetzelfde uit. Hoe ziet u het maatwerk voor u? De 25 emplacementen zijn ingedeeld in drie categorieën. Die krijgen een bijbehorend maatregelenpakket. De indeling is gebeurd op basis van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen en de bevolkingsdichtheid. Dat is wat mij betreft al een vorm van maatwerk. Vijftien emplacementen met een lage bevolkingsdichtheid maar veel rangeerhandelingen krijgen bijvoorbeeld extra calamiteitswegen en waterputten. Het doel hiervan is het beheersbaar maken van een incident. Het zwaarste pakket geldt voor tien emplacementen met een hogere bevolkingsdichtheid en veel rangeerhandelingen. Het doel is dat daar zo snel mogelijk begonnen kan worden met de incidentenbestrijding. Daarom krijgen deze emplacementen boven op de net genoemde maatregelen

onder andere een grotere capaciteit bluswater en blusschuim. Ook moet er een schuimblusvoertuig beschikbaar zijn.
Dat waren de vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik kijk naar de commissie en zie dat mevrouw Veltman van de VVD een vraag heeft.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor de antwoorden. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: op emplacementen blijft alles netjes in wagons liggen. Ik ben inmiddels twee keer op bezoek geweest op emplacementen. Ik hoor daar ook dat er geregeld inspecties plaatsvinden. Afgezien van het feit dat ik heb vernomen dat het aantal druppellekkages van gevaarlijke stoffen toeneemt – ik ben benieuwd naar de cijfers daarover, maar de ILT komt daar ongetwijfeld binnenkort mee – hoor ik ook dat er vaak dingen worden geconstateerd, waardoor wagons stilgezet moeten worden, reparaties plaats moeten vinden en soms zelfs stoffen overgepompt moeten worden. Ik vind het dus wat te eenvoudig om te zeggen: het blijft er rustig liggen en er gebeurt verder niks mee. Er zijn vervolgens heel veel handelingen mee: het gaat heen en weer en er wordt gekoppeld. Het tweede punt. De Staatssecretaris geeft aan dat er voor chemische bedrijven geen internationale of Europese richtlijnen zijn als het gaat om de veiligheid. Ik weet niet anders dan dat die er wel zijn. Ik vind dat een vreemde stelling van de Staatssecretaris. Ik denk aan de Seveso-richtlijn. Er zitten dus ook aan die bedrijven gewoon eisen. Volgens mij hebben we in Nederland afgesproken dat je aan bepaalde eisen moet voldoen als je in je bedrijfsproces bezig bent met gevaarlijke stoffen en dat je als eigenaar de verantwoordelijkheid neemt om de risico's op dat vlak te minimaliseren. Ik wil de Staatssecretaris toch nog eens vragen om daarop te reflecteren, ook omdat hij aangeeft dat het uitgangspunt is dat de veiligheid is geborgd. Dat is volgens mij het uitgangspunt van de Staatssecretaris, maar niet van de veiligheidspartners. Graag een reactie daarop.

Staatssecretaris Jansen:

Ik zal daar in tweede termijn wat uitgebreider op terugkomen.

De voorzitter:

Wel iets korter graag, mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb een aanvullende vraag. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: de bedrijfsbrandweeraanwijzing is er nog. Maar het punt is natuurlijk dat daar nu gesprekken over worden gevoerd. Het lijkt mij helemaal niet verstandig om te overwegen om de aanwijzingsbevoegdheid in dit geval bij de veiligheidsregio weg te halen, omdat dat gezien het veiligheidsbelang zo noodzakelijk is. Misschien kunt u die vraag later ook meenemen, of nu beantwoorden.

Staatssecretaris Jansen:

Ik hoor de vraag van mevrouw Veltman. Ik kom daarop terug.

De voorzitter:

Dan kijk ik of er verder nog vragen zijn van de commissie in dit blokje, anders gaan we over naar het vierde blokje: concurrentie. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Dat is inderdaad het blokje concurrentiepositie.

Welke concrete maatregelen neem ik om te zorgen dat het spoor zijn concurrentiepositie behoudt en een verdere verschuiving naar de weg wordt tegengegaan? Dat is een vraag van de heer Pierik van BBB. Spoorgoederenvervoer neemt inderdaad de laatste jaren in volume af, zoals de heer Pierik schetste. Dat komt met name doordat er steeds minder kolen over het spoor vervoerd worden en het onvoldoende lukt om andere goederenstromen naar het spoor toe te halen. Wij willen de kracht van het spoorgoederenvervoer structureel versterken. Dat begint met het verbeteren van de betrouwbaarheid door middel van het BKN spoor en de instandhoudingsopgave, zoals ik net al betoogde. Op de Rotterdamse Havenspoorlijn geven we ook prioriteit aan het verbeteren van de betrouwbaarheid. Denk aan minder verstoringen. Dat betekent ook dat het spoorgoederenvervoer goedkoper wordt. Met de aanleg van het derde spoor in Duitsland en de boog bij Meteren wordt de beschikbaarheid van voldoende capaciteit verbeterd. Met die investeringen, gericht op het kunnen rijden met 740 meter lange treinen, wordt de capaciteit op het netwerk vergroot en worden de vervoerskosten uiteindelijk lager.

Dan een vraag van de heer De Hoop. U heeft zorgen over de omleiding voor het goederenvervoer via Emmerich en het langdurig omrijden via Venlo, waardoor passagierstreinen worden opgeheven, wat een grote invloed heeft op personenvervoer. U verwijst natuurlijk naar de 80 weken van werkzaamheden aan het derde spoor. De werkzaamheden zijn in november begonnen en lopen door tot mei 2026. In deze periode zijn er ongeveer twintig weken met dubbelsporige stremmingen. Er zijn met de Duitse collega's afspraken gemaakt over de capaciteit op de omleidingsroutes tijdens deze twintig weken, waarin er heel veel omleidingsverkeer is. Waar nodig en mogelijk zijn er maatregelen getroffen om de overlast voor de reizigers zo veel mogelijk te minimaliseren. Zo worden er op bepaalde momenten bussen ingezet ter vervanging van regionale personentreinen, bijvoorbeeld tussen Venlo en Viersen.

Dan een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt en de heer Pierik van BBB. Wat ga ik doen om de kosten beter in lijn te brengen met die van wegtransport en binnenvaart? Met de Beleidsagenda Goederenvervoer zetten we ons als kabinet ervoor in om vanuit het principe van de juiste mobiliteit op de juiste plaats op de juiste tijd modaliteiten optimaal te benutten, te versterken en beter met elkaar te verbinden. Binnen het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer werken we uit hoe het spoorgoederenvervoer versterkt kan worden zodat het voor verladers aantrekkelijker wordt om voor het spoor te kiezen. Daarmee kom ik rond de zomer naar u toe.

Dan een vraag van mevrouw Veltman. Hoe denk ik over de verkoop van industrieel spoor aan de markt? ProRail is infrabeheerder en verantwoordelijk voor het spoorweginfrastructuur in Nederland. In specifieke gevallen is het mogelijk om hiervan af te wijken. Voorstellen voor de verkoop van sporen worden door ProRail beoordeeld op uitvoerbaarheid en borging van de toegankelijkheid van sporen voor alle marktpartijen. Bij het verkopen van sporen aan de markt speelt er natuurlijk wel een geopolitieke dimensie. Willen we sporen die voor iedereen toegankelijk moeten zijn uiteindelijk in private handen hebben? Ik denk dat dat een afweging is die gemaakt moet worden. Maar dat is wel een factor die meespeelt.

Voorzitter. De laatste vraag in dit blokje is van de heer Heutink en gaat over ERTMS en de goederensector. «ERTMS zorgt voor een investeringsnoodzaak. Trekt de sector dit? Kunnen ze dit financieel dragen?» Dat was de vraag. Er is een subsidieregeling voor goederenvervoerders. Die dient ter ondersteuning van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer als duurzame en concurrerende modaliteit. De subsidieregeling heeft niet als doel om de kosten voor de inbouw van ERTMS volledig te compenseren. Zonder de subsidie zouden goederenvervoerders die kosten wel geheel zelf moeten dragen en moeten doorberekenen aan hun

klanten. Met de subsidie is dat natuurlijk niet het geval en wordt hierin een verlichting geboden. Maar die dekt niet helemaal de lading.

De voorzitter:

Dan kijk ik naar de commissie. Ik zie dat mevrouw Koekkoek van Volt een vraag heeft.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik ga hier één vraag over stellen. De Staatssecretaris geeft aan dat hij rond de zomer komt met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Ik heb zelf al aangegeven – daar wil ik nu ook op doorvragen – dat ik het tijd vind dat we dit concreet maken. Volgens mij is het aanpakken van het gelijke speelveld één manier om dat goed concreet te maken. Dat kan door de kosten bij spoorgoederenvervoer door infraheffingen te verminderen en door tarieven in lijn te brengen met wegtransport, met binnenvaart en ook met omliggende landen. Ik kan me voorstellen dat dit ook in het toekomstbeeld zit, maar is dit ook iets waar de Staatssecretaris nu al concreet aan werkt? Dit is namelijk laaghangend fruit en iets wat voor de hand ligt als je echt werkt aan zo'n gelijk speelveld.

Staatssecretaris Jansen:

Uiteindelijk kiezen partijen natuurlijk voor het meest betrouwbare, efficiënte en goedkoopste vervoermiddel. Die combinatie van factoren bepaalt uiteindelijk de keuze die zij maken. Als kabinet hebben wij heel duidelijk aangegeven dat we graag meer vervoer over water en over spoor willen. We zijn dus aan het kijken hoe we kunnen meenemen dat dat aantrekkelijker wordt dan bijvoorbeeld vervoer over de weg. Vervoer over de weg heeft als nadeel dat je daardoor mogelijk ook files krijgt. Die kun je deels ondervangen door meer vervoer over water en spoor te laten plaatsvinden.

De voorzitter:

Ik kijk naar de commissie om te zien of er nog een vraag is; ik zie dat dat niet het geval is. Dan gaan we door naar het laatste blokje. Dat is het blokje overig. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Voorzitter. Dat is het blokje overig. Ik heb een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt. Zij vraagt wat ik doe om belemmeringen weg te nemen en om aan de TEN-T-eisen te voldoen. We onderschrijven natuurlijk het belang van de eisen van de afspraken in het Trans-Europees Netwerk, het TEN-T. De eisen van het mogelijk maken van de treinlengte van 740 meter en van de ERTMS zijn daarbij belangrijke prioriteiten. We hebben ProRail ook gevraagd om de implementatie van TEN-T per 2030, 2040 en 2050 in beeld te brengen. Het eerste overzicht verwachten we eind dit jaar. Op basis van dat overzicht kunnen de keuzes worden gemaakt voor investeringen. Op Europees niveau zal er eind dit jaar een werkplan voor de TEN-T North Sea Rhine Mediterranean Corridor worden opgesteld. De planning van de spoorgoederencorridor is daar een belangrijk onderdeel van.

Dan een vraag van mevrouw Veltman: wat gaat de Staatssecretaris doen om de aanbesteding van tunnels op de Betuweroute anders in te richten, zodat deze wel slagen? Ik heb inderdaad ook het bericht gelezen. ProRail heeft de opdracht deels opnieuw uitgezet, maar heeft deze nu in delen geknipt. De omvang en de complexiteit moeten daardoor beter behapbaar worden voor bouwbedrijven. Op die manier proberen we bedrijven uiteindelijk toch te verleiden om in te gaan op de aanbesteding.

Dan een vraag van de heer Bamenga van D66 en van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid over de Delta Rhine Corridor. Zij vroegen: wat gaat u doen om het ammoniakvervoer toch via een

buisleiding te laten plaatsvinden nu het uit de scope van de Delta Rhine Corridor is gehaald? Het klopt dat een ammoniakbuisleiding nu geen onderdeel is van de Delta Rhine Corridor. Er komt nu dus geen buisleiding in Brabant. Er is lang verkend of een ammoniakbuisleiding onderdeel zou kunnen zijn van de Delta Rhine Corridor. Tot op heden lijkt hier geen businesscase voor te zijn. Ik heb hier ook overleg over gehad met mijn collega's. Ondanks dat zal er natuurlijk wel verkend blijven worden of er uiteindelijk een ammoniakbuisleiding gefaciliteerd kan worden. Onderzoek naar een veilig ontwerp wordt ook gewoon doorgezet. Er is ook ruimte om deze later nog toe te voegen in de strook van de Delta Rhine Corridor.

Dan de laatste vraag, van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Wat is de status van de gesprekken over de realisatie van 3RX, wat is hier tijdens de Vlaams-Nederlandse top over afgesproken en hoe kijk ik aan tegen de wenselijkheid van dit project? Spoor is in België een federale en geen Vlaamse aangelegenheid. Door de vorige kabinetten van Nederland en België zijn uiteindelijk afspraken gemaakt over het werkproces voor 3RX. Zeer recent is er in België natuurlijk een nieuwe regering aangetreden. Ik verwacht dat zij conform de gemaakte afspraken de actie op zich neemt voor het vervolgesprek. Voor Nederland geldt dat 3RX qua kosten-baten slecht uitvalt, zeg ik heel eerlijk, en nadelig kan uitpakken voor Limburg. Als er vervolgesprekken plaatsvinden, is het daarom zaak om met België en Duitsland op zoek te gaan naar een win-win-winscenario, zodat de baten ook voor ons opwegen tegen de lasten.

De voorzitter:

Ik kijk naar de commissie. De heer Bamenga heeft nog een vraag.

De heer Bamenga (D66):

Ik had inderdaad een vraag gesteld over de Delta Rhine Corridor. De Staatssecretaris geeft aan het einde aan: er is ruimte om er nog eentje toe te voegen. Kan de Staatssecretaris dat wat meer toelichten? Waar ligt die ruimte, wanneer en hoe?

Staatssecretaris Jansen:

Sorry, dat bedoelde ik puur fysiek gezien. Fysiek is er ruimte om die alsnog aan te leggen. We bekijken of er uiteindelijk een haalbare businesscase voor gevonden kan worden.

De voorzitter:

Dan mevrouw Veltman, VVD. Excuus, ik zie dat er toch nog een vervolgvraag is.

De heer Bamenga (D66):

Ja, omdat de Staatssecretaris heeft aangegeven: we bekijken hoe of wat. Wanneer kunnen we daar een reactie op terugkrijgen?

Staatssecretaris Jansen:

Ik gaf ook aan dat ik daar met mijn collega's gesprekken over heb gevoerd, maar op dit moment wordt er geen ruimte voor gezien. Zodra de businesscase verandert, zal ik de Kamer daar natuurlijk over informeren.

Mevrouw Veltman (VVD):

Even over het idee om eventueel een stuk spoor van ProRail te verkopen. Ik vraag dat omdat de tarieven de sector zo uit de markt prijzen. Ik meen dat er 2.600 kilometer industrieel spoor is, waarvan 900 kilometer al in handen is van een marktpartij. Zou de Staatssecretaris kunnen overwegen om te kijken naar de vraag die hij zelf opwerpt en kunnen onderzoeken

wat er nog mogelijk is, zodat de tarieven voor de spoorsector omlaag gebracht kunnen worden?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat kan. Ik heb ook aangegeven dat de vraag is of het wenselijk is. Dat bedoelde ik daarmee. Maar ik kan daar dus zeker naar kijken.

De **voorzitter**:

Op welke termijn?

Staatssecretaris **Jansen**:

In de tweede termijn zal ik even een datum noemen qua deadline.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Mag ik het dan zo aanscherpen dat de Staatssecretaris toezeft onderzoek te doen naar het overdragen van het spoor naar een marktpartij, dus dat er een onderzoek uitgevoerd kan worden?

Staatssecretaris **Jansen**:

Daar moet ik even over nadenken. Daar kom ik in de tweede termijn op terug. Ik wil even bekijken wat het betekent als ik het op die manier toezeft aan u.

De **voorzitter**:

Dan stel ik voor dat we doorgaan naar de tweede termijn. Ik heb u allen best wat ruimte gegeven met de interrupties. Ik wil u echt verzoeken uw tweede termijn binnen 1 minuut en 20 seconden te doen, zodat we op tijd klaar kunnen zijn. Ik wil als eerste het woord geven aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. Ik zou in ieder geval graag een tweeminutendebat willen aanvragen. Ik denk dat wij echt nog wat open eindjes hebben gehoord. De VVD vindt dat een aantal zaken anders ingestoken zouden moeten worden dan nu wordt voorgesteld. Ik ben blij om zaken te horen als dat er mogelijk met prijsprikkels gewerkt kan worden en ook dat er nog een gesprek gevoerd kan worden, maar het gaat mij er wel echt om dat er geen onomkeerbare stappen gezet worden alvorens er overgegaan wordt tot het robuust basisnet, de veranderingen bij de emplacementen of het tornen aan de aanwijzingsbevoegdheid van de bedrijfsbrandweren. Ik zal mij daar dus op richten.
Bedankt.

De **voorzitter**:

De heer Heutink, PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Ik hoop dat de Staatssecretaris niet de Staatssecretaris gaat zijn van «raar en tegenstrijdig beleid», zoals hij het net zelf omschreef, om maar knopen door te hakken. Dan liever de tijd nemen en goed luisteren naar wat de Kamer vandaag precies allemaal gezegd heeft, want volgens mij wil de Kamer toch echt een andere richting. We hopen dat de Staatssecretaris de gesprekken met de gemeenten gaat hervatten en dat hij niet gaat tornen aan de toch al moeilijke woningbouwopgave die we met elkaar hebben. Alsjeblieft, Staatssecretaris, maak het niet nog moeilijker dan dat het al is. Verder gaan we de open eindjes in het tweeminutendebat met moties toch in elkaar proberen te vlechten.

De **voorzitter**:

Mevrouw Koekkoek, Volt.

Mevrouw **Koekkoeck** (Volt):

Dank, voorzitter. Met het oog op de tijd nog het volgende. Ik sluit me aan bij de zorgen die zijn geuit over het robuust basisnet. Ik wil nog doorvragen bij de Staatssecretaris over twee zaken.

De Staatssecretaris heeft aangegeven dat hij in de tweede termijn nog komt met een tijdpad voor hoe we goed gaan aansluiten op de Europese inzet en hoe we daar komen. Ik zou ook nog graag meer concreet horen hoe we nou echt hindernissen gaan weghalen. We weten dat Nederland niet heel goed aansluiting vindt bij het TEN-T-netwerk. Er zijn bureaucratische en technische hindernissen. Hoe gaan we daar nou komen? Ik ben dus niet alleen benieuwd naar het tijdpad, maar ook naar het hoe.

Dan de tweede vraag die ik nog wil stellen. In de zomer krijgen we het toekomstbeeld. Maar ik schetste net een oplossing waar ik het antwoord op terugkreeg van de Staatssecretaris dat er een balans is tussen goedkoop, efficiënt en betrouwbaar. De oplossing die ik voor me zie, is dat je op «goedkoop» gaat zitten, in de zin dat je een gelijk speelveld voor spoorgoederenvervoer gaat creëren. Ziet de Staatssecretaris ook dat je de kosten naar beneden moet brengen, en dat je de tarieven in lijn moet brengen met wegtransport, binnenvaart en omliggende landen? Daar gaf de Staatssecretaris net geen antwoord op. Vandaar dat ik de vraag nog eens stel, want ik wil wel concreet worden, juist als we de ambitie hebben dat we meer goederen over het spoor gaan vervoeren.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk, NSC.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank. Ik interpreteer het debat toch maar zo dat de Staatssecretaris de Kamer goed gehoord heeft en ook wil meebewegen, maar misschien kan hij nog wel verduidelijken in hoeverre hij in Q3 knopen gaat doorhakken en wat dit concreet betekent. We zijn het erover eens dat dit pas na overleg met de decentrale overheden het geval kan zijn.

Ik heb iets gehoord over mijn twee hoofdpunten, namelijk om bijvoorbeeld Zutphen-Delden uit het kernnet te halen. Ik zie dat wel wat breder, vooral met de focus op internationale hoofdcorridors. Misschien kan de Staatssecretaris daar nog iets over zeggen. Voor de zomer worden we daarover geïnformeerd.

In brede zin ben ik blij dat de Staatssecretaris in ieder geval het vervallen van de rijksmogelijkheid voor hard routeren wil heroverwegen, maar het gaat mij vooral om het serieus een plek geven van het overleg over zacht routeren. Ik hoop dat er dan in een robuust basisnet 2.0, zoals ik het toch maar even noem, grond is voor overeenstemming tussen het Rijk en de decentrale overheden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Pierik, BoerBurgerBeweging.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ook vanuit de BBB de oproep om de contacten met de gemeenten te intensiveren en in ieder geval duidelijkheid te creëren over hoe de regionale gezagen een heldere risicoanalyse kunnen maken als het gaat om de risico's die gekoppeld zijn aan het goederenspoorvervoer, ook van gevaarlijke stoffen. Vervolgens vraag ik om vooral te overleggen wie nou uiteindelijk verantwoordelijk is voor wat. De verantwoordelijkheden en risico's moeten wat mij betreft veel beter in beeld gebracht worden. Ik denk dat die oproep ook breed in deze Kamer naar voren gebracht is. Ik hoop dat het zo helder is geworden.

Dank.

De **voorzitter**:
De heer Bamenga, D66.

De heer **Bamenga** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Ook ik ben blij dat er een tweeminutendebat is aangevraagd. Dat biedt een mogelijkheid om vanuit D66 de Staatssecretaris bij te sturen. Ook wij willen graag dat de Staatssecretaris weer in gesprek gaat met de decentrale bestuurders en dat hij er ook voor zorgt dat zij meer grip krijgen op het hele proces.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik wil mevrouw Veltman vragen of ze kort het voorzitterschap wil overnemen.

Voorzitter: Veltman

De **voorzitter**:
Zeker. Ga uw gang, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Voorzitter, dank. Ik heb nog twee korte vragen naar aanleiding van het debat. Allereerst kwam er volgens mij uit naar boven dat er nog wel wat werk aan de winkel is met de decentrale overheden. Ik ga ervan uit dat de Staatssecretaris het serieus oppakt.
Ik heb nog twee vragen. Mijn eerste vraag gaat toch over woningbouw. Ik vond de beantwoording van de Staatssecretaris best wel algemeen. Mijn fractie was gister best wel geschrokken van de brief over STOER. Eigenlijk alles langs het spoor valt onder de aandachtsgebieden. De Minister van VRO schreef daar toch wel alarmerend over. Ik vond de beantwoording van de Staatssecretaris best algemeen. Ook als woordvoerder Volkshuisvesting vind ik het echt belangrijk dat er genoeg woningbouwmogelijkheden zijn. Ik hoop dat de Staatssecretaris naar aanleiding van de brief over STOER nog een keer bekijkt of er extra dingen nodig zijn om lokale overheden de ruimte te bieden om wel te gaan bouwen.
Mijn tweede vraag betreft de beantwoording over 3RX, die ik ook redelijk algemeen vond, in die zin dat duidelijk is dat de kosten zeer negatief uitpakken voor Limburg en dat er te weinig baten zijn. Maar de Vlaamse regering wil hier wel heel graag mee aan de slag. Ik zou willen dat de Staatssecretaris daar echt stevig in zit, dat het alleen een optie is als het qua baten daadwerkelijk positief uitpakt voor Limburg en dat we het anders gewoon niet doen. De Staatssecretaris mag in het gesprek dan volgens mij best een stevige positie innemen. Dat hoor ik nog graag van hem.
Dank.

De **voorzitter**:
Dank u. U krijgt het woord als voorzitter weer terug.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Hoelang schorsen we?

Staatssecretaris **Jansen**:
Vijf minuutjes, voorzitter.

De **voorzitter**:
We schorsen vijf minuutjes en gaan dan om 15.50 uur verder met het debat.

De vergadering wordt van 15.45 uur tot 15.55 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor zijn tweede termijn.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Laat ik beginnen met mevrouw Veltman. Misschien ging ik te kort door de bocht toen het ging over het onderscheid tussen chemische bedrijven en emplacementen. Voor de industrie gelden inderdaad Seveso-richtlijnen. Bedrijven moeten risico's afwegen en maatregelen nemen dan wel overwegen. Dat wordt gecontroleerd door de omgevingsdiensten. Vervoer kent internationale verdragen, die precies voorschrijven welke maatregelen genomen moeten worden. Dat wordt door de ILT gecontroleerd. Daarbij moet u bijvoorbeeld denken aan dubbelwandige crashbuffers of afsluiters. Dat zijn internationaal voorgeschreven maatregelen die genomen moeten worden.

Ik heb nog een vraag gekregen van mevrouw Veltman, over de aanwijsbevoegdheid van de brandweer. De verantwoordelijkheid ligt natuurlijk bij mijn collega van JenV. Er wordt op dit moment een evaluatie uitgevoerd door JenV. Ik zal u op de hoogte houden van de uitkomsten, die voorzien zijn vóór de kerst van dit jaar. Ook Defensie zit hier enorm op te drukken, dus de intentie om het zo snel mogelijk te doen, is wel aanwezig.

Nog een vraag van mevrouw Veltman. Hoe denk ik over de verkoop van het industriële spoor aan de markt? Daar heb ik in de eerste termijn al iets over gezegd. Daar kwam een vervolgvraag op. ProRail heeft natuurlijk beleid ontwikkeld voor als een bedrijf geïnteresseerd is om een stuk industriespoor over te nemen dat richting het betreffende bedrijf gaat. Per situatie gaat dit beoordeeld worden. Als er bijvoorbeeld meerdere bedrijven zijn aangesloten en meerdere vervoerders actief zijn, is het niet verstandig om het spoor over te dragen. Dat kan namelijk veiligheidsissues geven zonder de verkeersleiding van ProRail. Ik zou dit uiteindelijk maatwerk willen laten blijven. Ik kan u wel toezeggen hier voor de zomer nog op terug te komen.

Dan kom ik bij de laatste vraag van mevrouw Veltman: hoe zit het met druppellekkages? Er zijn protocollen om druppellekkages effectief aan te pakken. De kans op brand bij explosies door lekkages is gelukkig nihil. De ILT houdt ook, gezien de stijging van het aantal druppellekkages, extra toezicht op laden en lossen bij bedrijven. De maatregelenpakketten voor emplacementen helpen om, als er dan toch iets gebeurt, de effecten te beperken.

De heer Heutink vroeg om de gesprekken met de gemeenten te hervatten. Natuurlijk blijf ik in gesprek met de decentrale overheden. Het vervolgsprek stond gepland voor de 15^{de}. Het is altijd de intentie geweest om de gesprekken gewoon voort te zetten.

Een vraag van mevrouw Koekkoek ... Zal ik eerst de vragen afmaken, voorzitter?

De voorzitter:

Ja.

Staatssecretaris Jansen:

Een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt: wat is het Nederlandse doel en tijdpad voor ERTMS in Europa? Wij werken in Nederland momenteel aan de eerste tranche van de uitrol van ERTMS. Daarnaast werken we toekomstige ontwikkelingen uit. Nog dit jaar zullen we ons implementatieplan voor de Europese Commissie aanvullen en actualiseren. Wij willen graag meer regie op de uitrol van ERTMS. Ons gesprek in Europa is er ook op gericht om op verantwoorde wijze de stappen voor ERTMS op de verschillende TEN-T-corridors te zetten. De inzet daarbij is om zo veel

mogelijk te standaardiseren en samen op te trekken op het gebied van kennisuitwisseling.

Nog een vraag van mevrouw Koekkoek over TEN-T. Waar zetten we hierbij in Europa op in en wat is de tijdlijn? In Europa zetten we in op de implementatie van het TEN-T-netwerk en op samenwerking met buurlanden. Het betreft investeringen in Nederland, maar dus ook in de omringende landen. Denk bijvoorbeeld aan het derde spoor bij Oberhausen. Voor het Europese TEN-T-kernnetwerk zijn de implementatie van ERTMS en de 740 metertreinen afgesproken per 2030, voor het uitgebreide kernnet per 2040 en voor het uitgebreide TEN-T-netwerk per 2050. Ook voor Nederland zijn dat overigens uitdagende doelstellingen. Naast op investeringen in infrastructuur zetten we natuurlijk ook in op het effectieve kader voor capaciteitsmanagement en het wegnemen van technische bottlenecks.

De laatste vraag van mevrouw Volt ... Sorry, van mevrouw Koekkoek van Volt, excuses. Ben ik het met mevrouw Koekkoek eens dat we moeten inzetten op goedkoop vervoer en een gelijk speelveld? Het is natuurlijk een belangrijk element in het toekomstbeeld. Wij willen het spoorgoederenvervoer structureel goedkoper maken en de concurrentiepositie ten opzichte van bijvoorbeeld de weg verbeteren. Voor de zomer kom ik hier nog wat uitgebreider op terug richting de Kamer.

De vraag van de heer Van Dijk van NSC en de heer Pierik van BBB ging over de focus op internationale corridors en het zacht routeren. Beide punten heb ik al besproken met de decentrale overheden. Dat overleg vindt nog steeds plaats en gaat ook gewoon door.

De heer Pierik vroeg of we de verantwoordelijkheden en risico's goed in kaart brengen. Dit pakken we natuurlijk op in de gesprekken met decentrale overheden. In de Kamerbrief die voor de zomer komt, zal ik hier nader op ingaan.

De heer De Hoop van GroenLinks-Partij voor de Arbeid had vragen rondom 3RX. Laat ik benadrukken dat de Nederlandse inzet echt gericht is op een win-win-winscenario, zoals ik net ook al zei. Heel eerlijk: dat ligt er op dit moment niet. Daar blijven we dus heel scherp op. Tegelijkertijd moeten we natuurlijk ook kijken naar de belangen die er zijn, omdat we met België ook op andere terreinen samenwerken. Wij kijken echter wel naar een win-win-winscenario. Dat is wel belangrijk daarin.

De heer De Hoop reflecteerde op het effect op de woningbouw, refererend aan STOER. Ook hier blijf je met de decentrale overheden over in gesprek. We bekijken of bepaalde spoorlijnen uit het basisnet kunnen om de effecten te beperken. Wel is het goed om te beseffen dat de enige verplichte bouwmaatregel voor de zeer kwetsbare gebouwen, waar we het ook al over hebben gehad, is opgenomen op verzoek van de decentrale overheden. Daarmee neemt het Rijk dus de verantwoordelijkheid over, ook bij chemische installaties. Als we dat afschaffen, moeten de gemeenten dit weer zelf afwegen. Ik neem dat natuurlijk wel mee in de gesprekken, zeg ik richting de Kamer.

Dan was er nog een laatste vraag die erover ging dat ik zei dat ik in het derde kwartaal van dit jaar toch wel knopen wil doorhakken. Laat dat heel duidelijk zijn: als we er dan nog niet uit zijn, doen we dat niet, maar ik wil wel vaart in het dossier houden, omdat we al zo lang bezig zijn.

De voorzitter:

Echt heel kort. De eerste vervolgvraag is van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb een vraag over de druppellekkages van gevaarlijke stoffen. Ik heb begrepen dat het aantal daarvan is toegenomen. Hoewel dat mogelijk niet direct tot explosiegevaar leidt, zegt dat wel iets over de staat van de veiligheid en van het materieel. Kan de Staatssecretaris de Kamer een overzicht van het aantal druppellekkages doen toekomen? Kan de

Staatssecretaris ons een rapport doen toekomen van de druppellekkages van de afgelopen maanden, ook afgezet tegen de periode hiervoor?

De voorzitter:

De vraag is helder.

Staatssecretaris Jansen:

Ja, dat kan ik toezeggen. Dat krijgt u in het najaar. U vraagt of dat niet eerder kan. Ik stelde die vraag net ook. Mijn ambtenaren zeggen: we zitten ook nog met een aantal andere dilemma's die we ook moeten oplossen. Ik kan dus toezeggen dat dat in het najaar komt.

De heer Heutink (PVV):

Kan de Staatssecretaris in elk geval toezeggen dat hij gaat overwegen om de aanbeveling uit het conceptrapport van STOER ten aanzien van de kwetsbare gebouwen toch over te nemen? Wil hij ons nog voor het tweeminutendebat informeren over zijn keuze?

Staatssecretaris Jansen:

Ja, ik zal dat overwegen en ik zal die keuze voor het tweeminutendebat kenbaar maken aan de Kamer.

De voorzitter:

Helder. Daarmee maken we de laatste toezegging nog even af, qua notulen.

Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording in tweede termijn. Allereerst heeft mevrouw Veltman een tweeminutendebat aangevraagd. Er zijn een heel aantal toezeggingen. Ik loop die even langs.

- De Staatssecretaris zegt toe te onderzoeken hoe prijsprikkels en zachte routing kunnen bijdragen aan een andere routing van goederentreinen, bijvoorbeeld over de Betuwelijn in plaats van over het reguliere spoor. Hij neemt dit mee in de visie op het goederenvervoer die voor de zomer aan de Kamer wordt toegestuurd. Dit is een toezegging aan de hele commissie.
- De Staatssecretaris zegt toe de Kamer voor de zomer te informeren over de uitkomsten van de gesprekken met decentrale overheden met betrekking tot de spoorlijnen die deel uitmaken van het kernnet. Dit is ook een toezegging aan de hele commissie.
- De Staatssecretaris zegt toe om met decentrale overheden in gesprek te gaan over de wijze van monitoring van het goederenvervoer over het spoor en informeert de Kamer hier ook voor de zomer over. Dit is een toezegging aan het lid Heutink.
- De Staatssecretaris zegt toe om te kijken of de mogelijkheid tot harde routing in het robuuste basisnet kan blijven, wat als uiterste noodmiddel kan worden ingezet als zachte routing niet werkt of als er zich onvoorziene situaties voordoen. Dat is een toezegging aan het lid Van Dijk.
- De Staatssecretaris zegt toe voor de zomer terug te komen op de vraag of er meer industriespoor overgedragen zou kunnen worden aan marktpartijen in plaats van aan beheerder ProRail. Dat is een toezegging aan het lid Veltman.

En dan nu de laatste toezegging.

- De Staatssecretaris zegt toe de aanbeveling van het conceptrapport STOER te bekijken en de Kamer hier voor het tweeminutendebat over te informeren. Dat is een toezegging aan het lid Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Kunt u die nog even herhalen?

De voorzitter:

Ja. De Staatssecretaris zegt toe de aanbeveling van het conceptrapport STOER te bekijken, te herbezien, en de Kamer hier voor ... Nou ja, ik geef kort het woord aan het lid Heutink. Dan kan de Staatssecretaris zeggen of beiden dezelfde interpretatie hebben van de toezegging.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb gevraagd als toezegging of hij de suggestie vanuit STOER om die aanbeveling te implementeren wil overwegen en of hij de uitkomst van die overweging naar ons wil terugkoppelen voor het tweeminutendebat dat binnenkort gaat gebeuren.

De **voorzitter**:

Zo schrijven we 'm op. Helder. Volgens mij zijn alle toezeggingen zo ook door de Staatssecretaris geaccordeerd.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat klopt, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan dank ik de commissie, de Staatssecretaris, de ambtelijke ondersteuning, de griffie, alle mensen die hier geholpen hebben en de mensen op de publieke tribune. Hiermee sluit ik de vergadering.

Sluiting 16.06 uur.