

Wet basisnet

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

De beraadslaging wordt hervat.



Mevrouw **Martens** (CDA):

Voorzitter. We hebben al geconstateerd dat het vervoer van gevaarlijke stoffen een gegeven is. Dat betekent dat het risico's met zich brengt. Daar moeten wij helder over zijn. Ik denk dat het heel goed is dat dit vandaag is geconstateerd. Tegelijkertijd is het onze uitdaging om de maximaal mogelijke veiligheid te bieden, zonder de industrie en de ruimtelijke ordening op slot te zetten.

De prioriteit van onze fractie ligt bij de optimale besteding van tijd, geld en middelen voor de veiligheid. We moeten deze dus inzetten waar ze het effectiefst zijn. In die zin steunen wij de gedachte van de heer Schaap over heldere normen. Ze verschillen op dit moment met betrekking tot de tunnelveiligheid, het water et cetera. Het is ook een goede zaak dat de staatssecretaris zegt dat zij daar wat aan wil doen. Niet helder was wat de staatssecretaris precies heeft toegezegd. Ik hoorde haar enerzijds zeggen: de heer Schaap heeft gelijk, er is tijd en als we dat kunnen, moeten we aan die integrale norm gaan werken. Aan de andere kant hoorde ik de staatssecretaris zeggen: het is heel erg moeilijk, omdat dit allemaal heel divers is, heel uiteenlopend. Ik dacht dat ik haar hoorde zeggen dat zij haar best zou gaan doen en dat zij zou nagaan in hoeverre er binnen Infrastructuur & Milieu financiële mogelijkheden bestaan voor onderzoek et cetera. Misschien zeg ik het te vaag, maar zo heb ik het begrepen. Ik hoor graag nog even wat de staatssecretaris precies heeft toegezegd.

Wij hadden een aantal vragen en zorgen over het wetsvoorstel. Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden, die soms helder waren en soms helder leken. Op een aantal punten zijn onze vragen niet beantwoord. Ik kom daarop terug. Allereerst het rekenmodel. Ik wil daar niet te lang bij stilstaan want dan krijg je welles-nietes en daar houd ik eigenlijk niet zo van. De staatssecretaris hoort mensen die zeggen dat het allemaal gaat werken en dat het helemaal goed komt, dus geen zorgen. Ik hoor zelf in het veld dat er grote zorgen zijn, onder andere van de veiligheidsregio's en van hoogleraren. Wij hoeven het daar niet over te hebben, dat zou welles-nietes worden. Graag hoor ik wel nog even door de staatssecretaris bevestigd wat overigens ook in de memorie van antwoord staat, namelijk dat onderzoeken die niet aan de verwachtingen van de betrokkenen voldoen, opnieuw zouden kunnen worden gedaan. Dat zou immers een behoorlijke willekeur impliceren. Iets anders wat ik in het veld hoorde, is dat de betrokkenen alleen inzicht krijgen in het eindresultaat, dus de achtergronddocumentatie niet mogen inzien. Ik vraag de staatssecretaris of zij kan toezeggen dat dit wel mag. Het lijkt mij relevant voor de transparantie

dat men kan weten hoe en op basis waarvan de berekeningen tot stand zijn gekomen.

Ik wil ook geen welles-nietesspel over de zinvolheid van de risicoplafonds. Ik constateer dat de staatssecretaris eigenlijk impliciet zegt dat de norm wat willekeurig is. Zij zei: het ligt overal anders; je kunt ook niet één norm hebben, dus dit kent een zekere willekeur, want het is voor elke sector verschillend. Wij zijn dus voor het pleidooi van de heer Schaap voor een integrale norm. Wij zijn benieuwd naar de toezegging.

Nu de handhaafbaarheid. De staatssecretaris geeft aan dat zij wil sturen. Maar daarbij is de vraag natuurlijk: hoe? De eerste suggestie is dat er pas met het basisnet een mogelijkheid zou zijn voor routing en zo. Dit klopt niet; hij heeft gelukkig bevestigd dat dit ook nu al kan. De staatssecretaris formuleerde het zo, dat het nu alleen met betrekking tot de veiligheid kan. Dat lijkt mij een ontzettend belangrijk gegeven, want dat is de grootste zorg van burgers. De staatssecretaris ervaart dit als een tekort en ziet veel meer in de risicoplafonds. Wij zullen daarover wel van mening blijven verschillen. Belangrijker is de vraag hoe de staatssecretaris denkt te gaan ingrijpen. Zij zegt dat zij gaat sturen, dat zij zal ingrijpen. Maar als de individuele vervoerder niet aanspreekbaar is en als het vervoer internationaal is maar zich wel aan de wet moet houden, en er komt op een gegeven moment een maximumvolume uit, hoe gaat de staatssecretaris dit dan in de praktijk vormgeven? En nogmaals, wat zijn de consequenties hiervan voor het level playing field? Het zal immers moeilijker zijn om internationale vervoerders aan volume te houden en aan de samenstelling van plafonds, dan nationale vervoerders. De staatssecretaris zegt dat zij ook "overleg" met het buitenland heeft gehad, maar niet wat zij heeft overlegd, wat daar precies uit is gekomen en of men in het buitenland zorgen, kritiek et cetera had.

Nu iets over de circulaire Risiconormering. Ik was enigszins verbaasd dat de staatssecretaris er geen vertrouwen in lijkt te hebben dat deze vrijwillig aangegane verplichting nog wordt nagekomen als het basisnet niet doorgaat. Het basisnet zou dus echt nodig zijn om dit te handhaven. Ik heb zelf een andere inschatting van het verantwoordelijkheidsgevoel van de betrokkenen, juist omdat de staatssecretaris zegt dat het in de wet wordt vastgelegd omdat dit van belang is voor alle partijen. Ik was daar dus verbaasd over.

Over het bevoegd gezag het volgende. Ik denk dat de wet enorme bevoegdheden geeft aan het bevoegd gezag om te bouwen tot op het spoor. Het staat ook in de memorie van antwoord: als er maar wordt gemotiveerd, zijn er uitzonderingen mogelijk en kan het bevoegd gezag bouwen tot op het spoor, bijvoorbeeld wanneer dat functiegebonden is. Welnu, ik ken geen niet-functiegebonden instelling, woning of school, die geen profijt heeft van infrastructuur. Er is dus altijd wel een motief. Als ook leegte in het stedelijke gebied een motief kan zijn om tot op het spoor te bouwen, dan zijn er eigenlijk geen grenzen. Ik denk dus dat de grootste winnaar van dit basisnet de ruimtelijke ordening zal zijn. In het debat is ook nog gevraagd naar de koppeling. De staatssecretaris heeft volgens mij niet verder aan die vraag gerefereerd.

De staatssecretaris zegt dat er nog geen zicht is op de inhoud van de inspraakreacties. Er is procedureel contact geweest met het IPO en de VNG, maar de staatssecretaris kon nog niets zeggen over de inhoud van de beleidsregels. Ik neem dat voor kennisgeving aan. Met betrekking tot Wetteren gaat het niet zozeer over de vraag of wij de

Martens

zorgen delen, maar over de vraag of wij leren van het gegeven dat de veiligheid meer zou zijn gediend bij veiligheidsmaatregelen, en dat het ongeluk minder effect zou hebben gehad met veiligheidsmaatregelen dan met risicoplafonds. De ramp was dan niet minder geweest en de effecten ervan waren niet minder geweest. In onze ogen onderstreept dit nog eens de relativiteit van de risicoplafonds.

Mijn laatste vraag betreft de gemeenten. De staatssecretaris noemt de gemeenten en de regio's als de verantwoordelijke partijen; die moeten uiteindelijk de verantwoordelijkheid dragen voor het vervoer. Het is echter de vraag hoe de staatssecretaris de afstemming regelt en hoe zij gaat borgen dat gemeenten en regio's ook de inhoudelijke en financiële capaciteit en kennis hebben. Over de realtimerapportage nog het volgende. ProRail, Keyrail, het Havenbedrijf en de vervoerders worden daarover geïnformeerd, maar bijvoorbeeld de gemeenten en de regio's staan daarbuiten. Hoe gaat de staatssecretaris dat regelen? Zij was erg positief over de contacten met de gemeenten die van deze wetgeving mogelijk nadelige gevolgen ervaren. Zij zegt dat daar contact mee is geweest en dat er goede afspraken mee zijn gemaakt, maar wij ontvingen vorige week nog een brief met zorgen van de gemeenten Halderberge en Moerdijk. Die brief is de staatssecretaris wellicht bekend. Het zou fijn zijn als de staatssecretaris daarop kon reageren. Het zou fijn zijn als zij kon zeggen dat zij het gesprek met deze gemeenten zal aangaan. Het gaat dan ook over hoe de informatie wordt overgebracht, over de planschade, over de maatregelen en over de wijze waarop nadere afspraken kunnen worden gemaakt.

Kortom, wij zijn nog niet helemaal gerustgesteld door de eerste antwoorden van de staatssecretaris. De bedoeling van de wet is natuurlijk fantastisch. Het is de vraag of het kader ook zal werken. Wij hebben vooralsnog twijfels bij het rekenmodel, bij de handhaafbaarheid, bij de zinvolheid van de risicoplafonds en zeker bij de toegevoegde waarde voor de veiligheid. Het gaat daar niet over terwijl dat juist een heel belangrijk punt is.

Mevrouw Slagter-Roukema (SP):

Voorzitter. Allereerst complimenteer ik de staatssecretaris voor haar staccato beantwoording van al onze vragen. Ze gaf hiermee ruimte aan de belangrijke verkiezing die wij vandaag hadden. Als Groninger zou ik zeggen: dat had minder gekund.

Wij hadden opgemerkt dat de samenhang erg onduidelijk is. De staatssecretaris heeft een schematisch overzicht toegezegd waarin alle AMvB's en ministeriële regelingen worden genoemd en ook de stand van zaken ervan. Voor ons is hierbij met name ook de relatie met ruimtelijke ordening van belang. Ik hoor graag van de staatssecretaris wanneer wij dit overzicht tegemoet kunnen zien. De staatssecretaris heeft gezegd dat AMvB's in de Tweede Kamer worden voorgehangen. Gewoonlijk worden ze ook in de Eerste Kamer voorgehangen. Is dit een uitzondering of een slip of the tongue?

De staatssecretaris zegt dat het aantal chloor- en ammoniaktransporten nog verder verminderd wordt. Ze sprak over een convenant en ik zou dit graag nog even toegelicht zien. Daarnaast heeft ze gezegd dat ze met deze wet in de hand routing mogelijk kan maken en het vervoer ook meer kan richten naar de Betuwelijn. Ze heeft

gezegd dat het niet alleen over het spoor gaat, maar dat allerlei verschuivingen mogelijk zijn naar minder risicovolle ruimten, zowel op het spoor als over het water. Ik heb uit haar beantwoording geproefd dat zij net als de Kamer vindt dat de Betuwelijn beter benut zou moeten worden.

De staatssecretaris heeft ook gezegd dat er aandacht is voor knelpunten in het kader van het bestuurlijk draagvlak. Ze doet haar best bestuurlijk draagvlak te creëren. Ze noemde als voorbeeld Dordrecht, maar het lijkt mij dat het op meer punten kan gelden.

Wij hebben verder gesproken over risico's en de risicoregelreflex als ook over ratio versus emotie. Met name collega Schaap heeft hierover gesproken. Ik was zelf blij te horen dat zij alle onderliggende documenten heeft bestudeerd of in ieder geval daaruit input heeft gekregen. Dit stelt mij gerust.

Ik zie dat het basisnet het commitment van een aantal partijen weerspiegelt. De Wet basisnet geeft duidelijkheid en hij benadrukt dat vervoerders ook zelf maatregelen moeten nemen en dat daar de eerste verantwoordelijkheid ligt. De wet is ook duidelijk over het commitment van gemeenten en hij geeft duidelijkheid aan de burger. De staatssecretaris merkt terecht op dat als de route dichters langs je huis loopt, dit voor jou als individu wel meer bedreigend is, maar dat het ook gaat om het grote geheel.

Ik heb gesproken over expertise en deskundigheid. Ik wil weten hoe de staatssecretaris werkt aan de toerusting en het behoud van deskundigheid van degenen die dit ingewikkelde systeem aan de ene kant moeten beoordelen en aan de andere kant moeten handhaven. Ik zie uit naar de beantwoording.

Mevrouw Vos (GroenLinks):

Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris zeer voor haar heldere beantwoording. De staatssecretaris heeft in ieder geval op een aantal punten aan mijn fractie duidelijk kunnen maken dat er een meerwaarde is van de Wet basisnet. Ik vond het antwoord met betrekking tot de wettelijke basis die de circulaire risiconormering nodig heeft, een belangrijk antwoord. Ik heb dat met een dikke streep genoteerd.

De staatssecretaris stelde in haar beantwoording dat de wet regelt dat Nederland veiliger wordt en dat economische activiteiten doorgang kunnen vinden. De staatssecretaris gaf zelfs aan dat er geen enkele rem zal zijn op welke economische activiteit ook, althans zo heb ik dat geproefd. Dit roept bij mij de vraag op of dit niet een te mooi plaatje is. De staatssecretaris zegt dat Nederland veiliger wordt met het basisnet. Is dat wel zo? De staatssecretaris geeft risicoplafonds aan, maar dat betekent op zich niet dat er meer veiligheid ontstaat. Om meer veiligheid te scheppen moet het vervoer zelf veiliger worden, moeten de stoffen die worden vervoerd minder gevaarlijk worden en moeten de routes nog veiliger worden gemaakt. Kan de staatssecretaris dit standpunt nog eens toelichten?

De andere vraag die is overgebleven, gaat over de economische activiteit. Het lijkt alsof daaraan ruim baan wordt gegeven. Mijn fractie wil weten waarom het volume niet ook via wetgeving geremd kan worden, misschien zelfs specifiek het volume over het spoor of het volume van bepaalde stoffen. De staatssecretaris is hiermee al bezig en ik wil weten of ze hiermee doorgaat. In de memorie van antwoord is aangegeven dat het basisnet geen

mechanisme is om risicoplafonds systematisch te verlagen. Dit verbaast mijn fractie. Als het een doel van de staatssecretaris is dat Nederland veiliger wordt, zouden toch in de loop der tijd juist de risicoplafonds verder moeten worden verlaagd door allerlei maatregelen te nemen? Wat doet de staatssecretaris om het vervoer te verminderen? Wat doet de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat de productie dichterbij de verwerking komt te zitten? Wat doet de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat er minder wordt vervoerd over bepaalde routes?

Ik heb specifiek gevraagd naar enkele situaties. Mijn collega van het CDA vroeg hier ook al naar. Ik noem de situatie bij de gemeenten Halderberge en Moerdijk, waarmee men toch behoorlijk ongelukkig is. Ik steun het gesprek dat met deze gemeente gevoerd gaat worden. Ik heb verder begrepen dat over de lijn Elst-Zutphen-Oldenzaal meer vervoer gaat plaatsvinden. Het kan zijn dat ik dat verkeerd heb begrepen, maar het zou mij zeer verbazen. Die lijn is juist de lijn waar de treinen door veel kerren rijden en waarover het RONA terecht een zwartboek heeft gemaakt. Ik vraag de staatssecretaris hierover helderheid te geven.

Om de verbetering te realiseren, is een aantal maatregelen cruciaal. De staatssecretaris heeft deze aangekondigd. Het betreft maatregelen voor de Ipg-treinen, voorde ATB-Vv bij een rood sein en voor het realiseren van meer vervoer over de Betuweroute. Hoe krijgt de staatssecretaris dit voor elkaar? Welk drukmiddelen heeft de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat men inderdaad het vervoer naar de Betuweroute verplaatst, waar het over het spoor gaat? Hoe zit het met de handhaving? Ik heb ook een vraag gesteld over de twee kilometer die nog steeds op het spoor overblijft, waar sprake is van een tien keer te hoog groepsrisico. Wat gaat de staatssecretaris doen om ervoor te zorgen dat dit nul wordt? Kan de staatssecretaris er druk op zetten dat dit nul wordt? Dit is een zorg van mijn kant. Ik heb ook gevraagd hoe de handhaving op de weg in zijn werk gaat. Gaat de staatssecretaris individuele vervoerders aanpakken als er te veel over de weg wordt vervoerd?

De staatssecretaris zegt dat de boodschap is dat Nederland veiliger wordt. Met de Wet basisnet wil de staatssecretaris deze boodschap overbrengen. Hoe gaat de staatssecretaris dat gesprek met de burgers aan? Vindt de staatssecretaris dat ze met deze wet en met de maatregelen die er nu zijn, voldoende geloofwaardig is om dit verhaal over te brengen? Ik realiseer me dat dit een uitermate lastige klus is. Hoe gaat de staatssecretaris dit verhaal overbrengen, als er op een aantal punten nog pijn zit en als burgers zich niet gehoord voelen? Ik noem het RONA en ik noem de burgers in Halderberge en Moerdijk. Er zijn namelijk ook veel burgers die zeggen er weinig van te merken en alleen maar te zien dat er straks nog weer meer komt en dat het vervoer nog verder gaat groeien.

Ten slotte heb ik de staatssecretaris ook gevraagd hoe zij alle belanghebbenden nogmaals zal betrekken bij of inspraak zal geven in de ministeriële regeling voor risicoplafonds die zij nog gaat vaststellen.

Ook heb ik nog gevraagd naar de monitoring eenmaal per vijf jaar. Dat vindt mijn fractie eerlijk gezegd erg aan de magere kant. Ik wacht met veel belangstelling op het antwoord van de staatssecretaris. Op een aantal vragen heeft zij zeker al overtuigende antwoorden gegeven.

□

Mevrouw **Koning** (PvdA):

Voorzitter. Ook namens mijn fractie wil ik de staatssecretaris van harte bedanken voor de veelheid aan antwoorden. Voor mijn fractie waren vooral het algemene verhaal over het streven naar veiligheid in het fysieke domein en de communicatie daarover, en de toegevoegde waarde van het basisnet van belang. Ook een aantal antwoorden op vragen van collega's was voor mijn fractie van belang, bijvoorbeeld het eens in de vijf jaar controleren of de wegen nog voldoen aan de risicoplafonds. De staatssecretaris heeft toegezegd dat de controle vaker kan plaatsvinden. Ook mijn fractie stelt die toezegging zeer op prijs.

In antwoord op de vragen van de heer Schaap heeft de staatssecretaris gezegd dat zij een notitie zal maken waar een multicriteria-analyse in zit. De PvdA-fractie wil de staatssecretaris graag meegeven dat bij het opstellen van die notitie goed nagedacht moet worden over de combinatie van risico's. Stel: je hebt een Ipg-station naast een spoor waar ook nog eens gevaarlijke stoffen over vervoerd worden. Hoe wordt daarmee omgegaan? Ook dat zijn elementen waar bewoners en werkenden zich soms erg veel zorgen over maken, of dat nu terecht is of niet. De overheid moet die zorgen wel adresseren.

Mensen snappen de rekenmethodes die gebruikt worden om het risico te berekenen gewoon niet. Mevrouw Martens kwam daarop terug toen zij sprak over de veiligheidsregio. In mijn eerste termijn heb ik over de brandweer gesproken. Het gaat waarschijnlijk over dezelfde methodes. Wij zijn heel blij dat de staatssecretaris in haar beantwoording heeft aangegeven dat zij, weliswaar op initiatief van de gemeentes, bijdraagt aan het uitleggen van de meerwaarde van deze wet, maar wij denken tevens dat met de toegezegde notitie ook andere zorgen weggenomen zouden kunnen worden.

□

De heer **Schaap** (VVD):

Voorzitter. Ook namens de VVD-fractie dank ik de staatssecretaris voor de heldere beantwoording. Zo'n "aanhef" klinkt vaak als een cliché. In enkele gevallen is het ook zo bedoeld, maar in mijn geval is het juist omgekeerd. Ik ben de staatssecretaris zeer erkentelijk voor de wijze waarop zij de dialoog is aangegaan, ook in de ruimere context van de risicobenadering waarbinnen dit wetsvoorstel figureert.

Ik ga kort in op het wetsvoorstel voor het basisnet. De manier waarop de staatssecretaris heeft uitgelegd hoe zij hiermee is omgegaan en hoe het voortraject eruit heeft gezien, stemt erg tevreden. De staatssecretaris heeft duidelijk gemaakt dat er een landelijk dekkend afwegingskader is voor de vraag waar en wanneer iets met welk vervoermiddel vervoerd kan worden, met alle daaruit voortvloeiende plussen en minnen. Het antwoord op de vraag hoe dit gestalte heeft gekregen en nog zal krijgen met behulp van deze wetgeving heeft mij behoorlijk gerustgesteld. Daarover heb ik geen vragen meer. Ik zie dit wetsvoorstel als een soort bekroning van het voortraject. Mijn complimenten daarvoor.

Dit was echter niet het kritische punt van de VVD-fractie. Het ging ons om de diepere laag: welke risicobenadering of welk veiligheidsbeleid ligt hier nu eigenlijk onder? Hoe sluit dat aan op andere compartimenten, met name in het fysieke domein? Hoe ga je daarmee om? Is er een

Schaap

integrale benadering, zowel verticaal als horizontaal? Bij de verticale benadering gaat het om de vraag wat de risicocomponenten zijn. Daarbij gaat het om veel meer dan mensenlevens. De horizontale benadering betreft de vergelijking van de verschillende compartimenten. Daar is de staatssecretaris heel ver in gegaan. Ik heb de suggestie aangedragen: probeer op niet al te lange termijn te komen tot integrale veiligheidswetgeving waar een risicobenadering in zit die beide vormen van integraliteit kan dienen. Als ik het goed begrepen heb, heeft de staatssecretaris hierover contact gehad met de minister van I en M. De staatssecretaris heeft toegezegd dat zij het hele fysieke domein onder de loep zal nemen en dat zij daartoe de beschikbare instrumenten zal inzetten. De multicriteria-analyse is genoemd, maar er zijn meer instrumenten.

In een kleine interruptie, waar de staatssecretaris op ingegaan is, heb ik gezegd: maak de perfectie niet de vijand van het goede. Dit moet ontwikkeld worden en dat is lastig. Daar hoort een step-by-stepaanpak bij. Ik heb begrepen dat de staatssecretaris deze ook voorstaat. Ik zou het buitengewoon toejuichen als de staatssecretaris binnen een jaar met een hoofdlijnennotitie komt. Het kan enorm helpen door hieraan te beginnen.

Er verandert op het ogenblik heel veel in de wereld. De nadruk ligt op overlijden en bebouwing. Bij veel mensen komt het gevoel daarop neer. Bij de infrastructuur, de logistiek en de just-in-timeleveringen, waar de economie zich helemaal op instelt, kan er gigantisch veel misgaan, zelfs bij kleinere calamiteiten. Wat dat betreft lijken situaties van tien, twintig of dertig jaar geleden bijna wel de middeleeuwen; zo snel verandert de wereld. Dat dwingt tot nieuwe benaderingen. Ik heb een aantal voorbeelden gegeven. Als ik hierop doorga, krijg ik al gauw de neiging om even een uurtje college te geven, want ik heb op dit gebied zelf ook van alles meegemaakt, niet alleen in het waterdomein maar ook breder. Ik laat het onderwerp nu echter even rusten; dat college komt een andere keer wel.

Het is een buitengewoon boeiende uitdaging, maar na de reactie van de staatssecretaris zie ik de eerste bouwstenen van de risicobenadering met veel vertrouwen tegemoet.

□

De heer **Van Boxtel** (D66):
Voorzitter. Vanaf deze plek feliciteer ik u nogmaals hartelijk met uw verkiezing tot Voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

De heer **Van Boxtel** (D66):
Dat mag toch? Dan komt het gewoon in de Handelingen tijdens dit debat. In navolging van mijn collega's dank ik ook de staatssecretaris hartelijk voor de heldere manier waarop zij in de vrij korte tijd die haar hiervoor gegeven was, snel en toch zorgvuldig heeft geantwoord, geheel in lijn met het verzoek van mevrouw Ter Horst.

Ik ben blij dat de staatssecretaris zo zorgvuldig is ingegaan op het verzoek van de heer Schaap betreffende de multicriteria-analyse. Ik denk dat het goed is dat wij die krijgen. Dat is weer een stap op weg naar een meer integraal veiligheidsbeleid. Ik ben ook blij dat de staatssecretaris heeft gezegd dat het wetsvoorstel voor het basisnet niet alleen een goed kader biedt voor de ruimtelijke aspecten, de vervoerstechnische aspecten en de veiligheids-

aspecten, maar ook voor de economische belangen. Het is altijd wegen op de hand. Ik zeg dat omdat ik het in de stukken als zodanig niet zo expliciet tegenkom. In de stukken gaat het meer om de ruimtelijke kwaliteit, het vervoer en de veiligheid. Ik kom de economische relevantie minder tegen. Ik vind dat die er wel bij betrokken moet worden, niet om het verdienen van een euro boven de veiligheid van een individu te plaatsen, maar wel om die balansen te bewaken.

Ik heb de staatssecretaris gevraagd waarom zij bij de risicoplafonds heeft gekozen voor een ministeriële regeling. Dat heeft zij uitgelegd: die is fijnmazig en die krijgt de Kamer wel te zien. Volgens mijn begrip van het staatsrecht kan over een ministeriële regeling niet meer gedebatteerd worden. Je kunt de regeling wel toesturen, maar het werkt niet zoals bij een AMvB: je gaat die regeling niet echt behandelen. Dat is nog tot daaraan toe, maar mijn andere vraag heeft de staatssecretaris volgens mij niet beantwoord. Misschien heb ik iets gemist. De staatssecretaris heeft namelijk ook gekozen voor een ministeriële regeling voor de aanwijzing van de routes. Op dat punt kom ik nu expliciet terug. Ik kan mij bijna niet voorstellen dat je dit alleen bij ministeriële regeling doet. Het gaat om ingrijpende wijzigingen – die zijn wellicht nodig – zoals het verleggen van transportlijnen. Ik kan mij bijna niet voorstellen dat je dat even per decreet regelt en denkt: we zien wel of de politiek nog reageert. Dit is temeer het geval vanwege het punt waarop collega Koning, evenals mevrouw Vos, in haar maidenspeech en zeker in tweede termijn reageerde. Het sluitstuk van het invoeren van een wet is de vraag of mensen het ook begrijpen. Dit wetsvoorstel richt zich vooral op institutionele belangenbehartigers, op stakeholders in de directe zin van het woord: je bent vervoerder of je hebt een ruimtelijk belang of een ontwikkelingsbelang. Sommige mensen heb ik hier heel enthousiast horen roepen dat er meer over de Betuwelijn gaat. Ik heb het geluk dat ik daar ook langs woon, dus dank voor dat enthousiasme. Bij mij komt ook in herinnering dat er hele hordes mensen te hoop liepen tegen de Betuwelijn toen die werd aangelegd. Ik was zelf een groot voorstander van de aanbeveling van de commissie-Elverding indertijd. Die hebben wij verwerkt en wij hebben toen gezegd: geef mensen aan het begin van een moeilijk besluit volop de ruimte om in te spreken en ga daarna effectueren.

Hoe zit dat bij dit wetsvoorstel? Hoe kunnen burgers weten dat zij in het ingewikkelde samenspel van ruimtelijke afwegingen, veiligheidsafwegingen en transportafwegingen op het juiste moment op een knop kunnen drukken. Als de staatssecretaris zegt dit helemaal en alleen aan gemeenten over te laten, vind ik dat echt heel beperkt. Kleinere gemeenten zullen ongelooflijk veel moeite hebben om überhaupt de knowhow en de kennis op te brengen om te beoordelen wat er allemaal speelt. Wij spreken dan niet over de grote steden. Ik vind het een belangrijke rol voor het departement van de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat mensen kunnen begrijpen wat er wordt besloten. Het is het lastigst als je denkt een wet te hebben gemaakt waarvan je met recht en reden kunt zeggen dat het er veiliger door wordt, terwijl de mensen blijven zitten met een toegenomen gevoel van onveiligheid. Dat is bij het gewone politiewerk al bijna niet te hanteren, laat staan in een dossier als dit. Ik ben dus heel benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris hierop. Voor de rest zal zij hebben gemerkt dat mijn fractie ten principale geen bezwaren heeft tegen dit wetsvoorstel.

Van Boxtel

De voorzitter:

Ik heb begrepen dat de staatssecretaris graag een korte schorsing wenst voor zij tot beantwoording overgaat.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Mede in antwoord op de vragen van de CDA-fractie wil ik allereerst kort het belang aangeven. Met het huidige beleid van circulaires en convenanten heb ik onvoldoende houvast om de spanning tussen vervoer, ruimtelijke ordening en veiligheid op te lossen. Daarnaast heeft mevrouw Martens nadrukkelijk gevraagd. Deze instrumenten hebben op dit moment een vrijwillig karakter. Ik kan er geen zaken mee afdwingen. De afspraken zijn in dat vrijwillige kader gemaakt in de wetenschap dat wij op weg gingen naar een wet. Daarop is iedereen gaan anticiperen. Wanneer er geen wet komt en wij binnen dat vrijwillige kader blijven, gaan vervoerders belangen anders wegen. Dan kan ik hen niet meer over bijvoorbeeld de Betuwelijn sturen, waarnaar ook mevrouw Vos nadrukkelijk heeft gevraagd. De Betuwelijn is specifiek voor goederenvervoer aangelegd, met naast de Betuwelijn een ruime marge zonder bebouwing, waardoor een veiligheidskader wordt gecreëerd. Ik kan vervoerders via die convenanten niet in vrijheid dwingen om de Betuwelijn te gebruiken, want dat gebeurt op vrijwillige basis.

De risicoplafonds zijn mijn sturing. Ik kan per tracé aangeven hoe hoog het risicoplafond is. Er kan dan maar een x-aantal treinen over zo'n tracé, tenzij bijvoorbeeld de treinen veiliger worden en er in de wegging meer veilige treinen over een tracé kunnen. Voor mij is het belangrijk dat ik kan sturen via de risicoplafonds op de verschillende tracés. Bedrijven kunnen er echter belang bij hebben om een kortere afstand te rijden waardoor het voor hen goedkoper is. Binnen dat vrijwillige kader kan ik hen niet blijven dwingen om dezelfde afweging te blijven maken. Dat is voor mij de afweging om door te gaan naar een wet. Met dat basisnet krijg ik een hard criterium om de risico's van vervoer te beperken en om eisen te stellen aan de ruimtelijke ordening. Wij kunnen gemeenten en projectontwikkelaars zeggen dat zij binnen een bepaald aantal meters vanaf de spoorlijn niet meer mogen bouwen. Het bedrijfsleven en de projectontwikkelaars weten dit en zij zullen hierop anticiperen bij de keuzen die zij maken.

Mevrouw **Martens** (CDA):

Het is goed om van de staatssecretaris te horen dat het de bedoeling is dat niet tot op het spoor wordt gebouwd. Maar ik begrijp uit de memorie van antwoord toch goed dat er altijd uitzonderingen mogelijk zijn, dat het bevoegd gezag een uitzondering mag maken als het maar verantwoord is? Daaraan worden geen echt heldere criteria verbonden. Zoals ik al eerder zei, zullen het functiegebonden zijn aan de infrastructuur en leegte in het stedelijk gebied al voldoende motivatie vormen om tot aan of op het spoor te bouwen. Wat is dan nog de grens waarbij een bevoegd gezag iets niet mag? Dan mag je toch bijna alles? Onder die twee noemers valt bijna alles.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het is van belang dat in de vrije zone die wij vaststellen niet wordt gebouwd, ook geen functiegebonden gebouwen. Daarom moeten het bevoegd gezag, de gemeen-

te, en de initiatiefnemer, de bouwer, aantonen dat bouwen buiten deze zone niet mogelijk is. Er zitten trappen in. Eerst moeten zij aantonen dat het niet ergens anders mogelijk is. Dan kan voor functiegebonden gebouwen in de regio worden gekeken. Functiegebonden gebouwen zijn geen woningen.

Mevrouw **Martens** (CDA):

Geeft de staatssecretaris ook mogelijkheden om dat allemaal bij alle gemeenten bij te houden? Het is nogal een klus om alle bouwvergunningen bij te houden.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Bestemmingsplannen en bouwen liggen op gemeentelijk niveau. Dat zal op dat niveau georganiseerd en geregeld moeten worden binnen de wet die wij dan hebben aangenomen.

Mevrouw **Martens** (CDA):

Dan kom je op het punt van de handhaafbaarheid. Hoe gaat u dat dan handhaven, hoe gaat u ervoor zorgen dat dit ook gebeurt en wat staat u dan ter beschikking?

De voorzitter:

Mevrouw Martens, zou u zo vriendelijk willen zijn om via de voorzitter te spreken?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Als het gaat om handhaving, hebben we natuurlijk de geëigende instrumenten, namelijk de inspecties. De gemeenten zelf hebben ook middelen om richting bouwers te handhaven en om binnen bestemmingsplannen de afspraken vast te leggen.

Ik wil nog één voorbeeld noemen van het effect van het basisnet. Ik wijs dan op de Brabantroute. Daarbij gaat het om 6.000 lpg-wagons over een spoor. Ten gevolge van het basisnet zal dat aantal worden teruggebracht tot 4.300. Dat betekent dat het met een derde zal afnemen.

Ik zal de vragen op volgorde afhandelen. Mevrouw Martens vroeg wat er nu precies is toegezegd. Ik zal de maatschappelijke kosten-batenanalyse uitwerken, zodat ik dat kan gebruiken als instrument voor een bredere afweging bij regelgeving en bij beleidsvorming. Ik heb gezegd dat ik dat voor de verschillende risicodomeinen op het gebied van Infrastructuur en Milieu in beeld zal brengen. Daarbij zal ik de WRR en de Rli betrekken. Voor de volgende zomer zal ik de eerste proeve daarvan inbrengen bij uw Kamer.

De voorzitter:

Mevrouw Martens, hebt u nog een korte reactie?

Mevrouw **Martens** (CDA):

Excuses voorzitter, maar ik dacht dat de heer Schaap het had over het integraal worden van de veiligheidsnorm. Dit is een kosten-batenbenadering en een beleidsbenadering. Wordt daarmee ook de veiligheid gedekt?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Wij gaan bekijken hoe we met de beschikbare instrumenten tot een bredere afweging komen in het veiligheidsdomein van I en M. Daarbij kunnen we denken aan een instrument als een maatschappelijke kosten-batenanalyse, maar ook aan andere relevante beoordelingskaders. Het doel hiervan is om in het besluitvormingsproces al in de fase van beleidsvorming en voorbereiding van regel-

Mansveld

geving beter te ondersteunen en te structureren. En dan kom ik op de onderlinge risicodomeinen.

Op de vraag om binnen een jaar die hoofdlijnennotitie kenbaar te maken, heb ik reeds ja gezegd in de richting van de VVD.

Mevrouw Martens heeft erop gewezen dat de risicoplafonds voor al het vervoer gelden en niet voor de individuele vervoerders. Zij vroeg welke vervoerders worden aangesproken als het risicoplafond wordt overschreden. Bij een dreigende overschrijding van de plafonds moet ik ervoor zorgen dat er maatregelen worden getroffen. Ik ga dan in gesprek met partijen over de mogelijke maatregelen. Als stok achter de deur heb ik de mogelijkheid om bijvoorbeeld het vervoer van een bepaalde stof over een bepaalde route te verbieden. Elke vervoerder moet zich dan ook aan dat verbod houden.

Mevrouw Martens heeft gevraagd wat de mening van het buitenland is over het basisnet en wat de uitkomst van het overleg is. Mijn collega in België is zeer geïnteresseerd in onze aanpak. Dat houdt verband met twee incidenten die in België hebben plaatsgevonden, in Godinne en in Wetteren. De Duitse collega's kunnen instemmen met onze aanpak, zolang het goederenvervoer ook via de grensovergangen in Venlo en Oldenzaal blijft plaatsvinden. Die hebben namelijk belang bij doorvoer naar Duitsland.

Mevrouw Martens heeft gevraagd of partijen berekeningen mogen inzien en of kan worden toegelicht hoe een en ander tot stand komt. Mijn antwoord daarop is ja. Ik heb dat ook in eerste termijn betoogd. Het hulpinstrument dat daarvoor is ingesteld, is daar ook voor bedoeld. Gemeenten maar ook andere betrokkenen kunnen toelichting en begeleiding krijgen. Eerder zijn daarvoor bijeenkomsten georganiseerd. Daar is veel gebruik van gemaakt.

De heer **Van Boxtel** (D66):

De staatssecretaris zei zojuist dat de Duitsers hebben laten weten dat zij ermee instemmen, zolang het vervoer maar via Venlo en nog een andere overgang blijft lopen. Ik herhaal dat het daarbij dus niet gaat om de Betuwelijn. Wij doen alle moeite om het naar dat prachtige spoor te krijgen, opdat het ook rendabeler wordt. Dat kent zones, maar dat heeft geen aansluiting.

Staatssecretaris **Mansveld**:

In antwoord op de vraag van mevrouw Vos, zal ik uitleggen hoe het zit bij Oldenzaal. Moet er nog een derde spoorstuk komen? De intentie is om het door te trekken. Maar daar moet inderdaad een tijdelijke aftakking voor plaatsvinden. Die is omgelegd. Het gaat om alle drie de grensovergangen, dus ook de Betuweroute, zeg ik tegen de heer Van Boxtel.

De **voorzitter**:

Mevrouw Martens, hebt u nog een korte interruptie?

Mevrouw **Martens** (CDA):

Ja. Het gaat over de achtergrondinformatie. Ik had gevraagd of gemeenten niet alleen over het onderzoeksresultaat kunnen worden geïnformeerd. De staatssecretaris zegt nu dat ze hulp kunnen krijgen bij het bespreken van informatie. Maar het gaat juist om de feitelijke berekeningen en de achtergronddocumentatie. Begrijp ik het goed dat de staatssecretaris dit toezegt?

Staatssecretaris **Mansveld**:

De vraag van mevrouw Martens was of partijen berekeningen mogen inzien. Mijn antwoord daarop is ja, want daar is het hulpinstrument ook voor bedoeld. Dan kunnen ze zien wat de input is geweest en welk effect dat heeft gehad.

Voorzitter. Er is gevraagd naar het overleg met Halderberge en Moerdijk. Er zijn heel concrete afspraken gemaakt met Moerdijk en Halderberge. Het gaat over de communicatie met de burgers, maar ook over saneringen van woningen in de veiligheidszone. Ik zal in de komende tijd ook blijven overleggen met deze gemeenten.

Mevrouw Martens heeft gevraagd of het realtime-informatiesysteem ook open is voor gemeenten en hulpverlening. Zodra er een incident optreedt, wordt deze informatie onmiddellijk verstrekt door ProRail. Dat is de procedure. ProRail is ook het aanspreekpunt voor gemeenten en hulpverleners om realtime-informatie binnen te krijgen.

Mevrouw Slagter vroeg mij hoe ik omga met de convenanten voor ammoniak en chloor. De bestaande convenanten zullen worden gerespecteerd. Ik wil nieuw vervoer verbieden, want alleen over de Betuwelijn blijft vervoer van ammoniak structureel mogelijk. Alleen bij zeer zwaarwegende belangen zal ik overwegen om incidenteel een ontheffing te geven voor dit vervoer.

Er is gevraagd naar bevoegd gezag en bouwen op het spoor. Er is gezegd: de koppeling met ruimtelijke ordening is niet duidelijk; kunt u dit verduidelijken? Ik zal dit verduidelijken in het schema met de wetgeving dat ik eerder heb toegezegd in reactie op de vraag van mevrouw Vos. Die brief komt volgende week. Het betrof inderdaad een slip of the tongue. De Kamer ontvangt deze informatie voor de stemming.

Mevrouw Vos merkte op dat wordt gezegd dat er geen enkele rem is op de economische groei en dat het veiliger wordt. Zij vroeg of dat inderdaad het geval is. Bij het basisnet wordt gezocht naar een optimum. Chemische clusters moeten bereikbaar blijven. Belangrijke ruimtelijke plannen moeten mogelijk blijven. Dat zijn randvoorwaarden. Het basisnet maakt het vervoer over het spoor bijvoorbeeld wel duurder voor de transportsector. Ik wijs daarbij op het convenant en het maximaal gebruik van de Betuweroute. Er zijn dus omrijkosten.

Mevrouw **Slagter-Roukema** (SP):

Ik begrijp dat de staatssecretaris mijn vragen heeft afgehandeld. Ik had gevraagd hoe zij expertise en deskundigheid zou proberen te behouden. Dan gaat het met name om de expertise en de deskundigheid van degenen die het hele schema van risicoplafonds et cetera moeten opstellen dan wel controleren en handhaven. Op die vraag heb ik nog geen antwoord gekregen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het gaat daarbij om een groep mensen. In het veld zie je dat er verschillende experts op allerlei gebieden zijn. Het is belangrijk dat de methodiek bekend is bij inspecties en bij teams die dit soort berekeningen maken. Die expertise moet altijd geborgd blijven. Dat is een ongoing proces. Dat geldt niet alleen in dit geval voor de rekenmethodieken en de vraag hoe hiermee om te gaan. Bij chemische clusters is het ook een issue, evenals bij andere zwaarwegende of belangrijke methodieken. Die borging is dus niet specifiek hiervoor geregeld. Die borging vindt plaats binnen de inspectie en binnen mijn departement. Daarbij gaat het erom dat we duidelijk kunnen blijven maken hoe

Mansveld

wordt omgegaan met methodieken en berekeningen et cetera.

Mevrouw Vos heeft een vraag gesteld over het volumebeleid. Eigenlijk is het basisnet een vorm van volumebeleid. Hoe werkt het? Naarmate het risicoplafond lager wordt, kan er minder worden vervoerd, tenzij het vervoer door innovatie of aanvullende veiligheidsmaatregelen weer veiliger wordt. Het gaat dus om communicerende vaten. Als men meer wil vervoeren, zullen andere onderdelen van de berekening zodanig moeten worden aangepast dat men binnen het plafond blijft.

Mevrouw Vos heeft een vraag gesteld over Elst-Oldenzaal. Ik moet daarvoor iets dieper ingaan op de regionale situatie. De basis is dat er minder door de Randstad wordt gereden. Dat heeft op die regio effect. Ik kan het niet toelichten aan de hand van een kaart, maar het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt op dit moment afgewikkeld via de Randstad over het spoor Oost-Nederland via Apeldoorn, Deventer, Almelo, Hengelo en Oldenzaal, de bovenlijn zeg maar. In het basisnet wordt dit transport beperkt en, lager, verlegd naar Elst, Zutphen, Hengelo en Oldenzaal. Dat betekent dat het vervoer op het laatst genoemde traject toeneemt, met gemiddeld twee treinen per dag. Mensen hebben het idee dat er drie keer per uur een trein voorbijkomt, maar het zijn twee treinen per dag, zonder dat dit leidt tot een overschrijding van de risiconormen. Daar staat tegenover dat over het traject Apeldoorn-Oldenzaal vrijwel geen vervoer meer plaatsvindt. Dat bedoelde ik in eerste termijn toen ik zei dat de veiligheidswinst voor velen tot een toename van de risico's voor enkelen leidt.

Mevrouw Vos heeft ook naar de monitoring gevraagd. Uit het wetsvoorstel volgt dat er elke vijf jaar voldoende informatie moet zijn om te kunnen vaststellen of de risicoplafonds worden of dreigen te worden overschreden. Om dit te bereiken, wordt de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen jaarlijks gemonitord. Met het basisnet spoor beschik ik zelfs elk kwartaal over die informatie. Op basis van die informatie wordt niet alleen gekeken hoe het er op dat moment voor staat, maar er wordt ook een doorkijkje in de toekomst gegeven. Op die manier kunnen tijdig maatregelen worden genomen. De heer Van Beek heeft gevraagd of het Basisnet Weg ook vaker moet worden gemonitord. Ik heb gezegd dat ik daar vaker metingen zal uitvoeren.

Mevrouw Vos heeft gevraagd naar de twee kilometer in het licht van de resterende grote overschrijding van risico's. Daar ben ik in de eerste termijn al over begonnen. Die twee kilometer liggen bij Dordrecht. Ik heb daar ontsporingseleiding toegezegd. Dat zorgt voor een buffer bij een ontsporing. Op die manier worden de gevolgen beperkt. Het mooie van de samenwerking met de gemeente is dat de gemeente haar bouwplannen heeft aangepast. Daarmee is het risico gedaald. Wij hebben 12 miljoen gereserveerd voor aanvullende maatregelen voor die twee kilometer.

Mevrouw Vos heeft ook gevraagd hoe ik ervoor zorg dat er meer vervoer naar de Betuweroute gaat en hoe het met de handhaving zit. Door heel strak vast te houden aan de risicoplafonds, maar die plafonds ruimte te bieden op de tracés waar je het vervoer naartoe wilt hebben, in dit geval de Betuweroute, wordt het bedrijfsleven als het ware gedwongen om over de Betuweroute te gaan.

Ik kom bij de vragen van de heer Van Boxtel. Eerst iets over de aanwijzing van de route bij ministeriële regeling. De aanwijzing van de routes gaat hand in hand met de

vaststelling van de risicoplafonds, per baanvak, wegvak een plafond. Deze elementen zien wij niet los van elkaar. Vanwege de fijnmazigheid van de routes en de plafonds – ik heb het zojuist toegelicht – gebeurt een en ander bij ministeriële regeling. Ik heb ook gezegd dat ik de politieke betrokkenheid wel degelijk van belang vind, evenals de betrokkenheid van degenen die niet in de politiek zitten. Daarom is er de mogelijkheid om bij de vaststelling van de regeling bedenkingen in te dienen, want de regeling wordt gepubliceerd in de Staatscourant en de regeling gaat naar de Tweede Kamer. De borging is er op die manier ingebracht. Het is bij wet geregeld dat we de wijzigingen op die manier invoeren.

De heer **Van Boxtel** (D66):

Dit is een heel correct antwoord. Ik bedoel het niet flauw, maar welke gewone burger leest de Staatscourant? Niemand. Laten we reëel zijn. De leden van de Tweede Kamer zijn de hele dag bezig met de actualiteit en lezen de Staatscourant ook niet allemaal. Dat is dus een vrij passieve houding. De staatssecretaris zegt dat het komt omdat een en ander aan elkaar is gekoppeld. Dat is eigenlijk een truc. Ik snap de uitleg over de ministeriële regeling als sprake is van heel ingewikkelde dingen die samenhangen met risicoplafonds. Dat is echt ingewikkeld, maar dat geldt toch niet voor routes? Wij moeten nu leven met de gedachte dat, omdat deze kwesties zijn gekoppeld, wij de aanwijzing van routes niet actief ter politieke controle krijgen voorgelegd. Dat vind ik naar burgers toe een probleem. Vandaar mijn extra lange interventie over wat de staatssecretaris gaat doen om de burgers actief te informeren.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik gaf zojuist aan hoe de formele regeling is vastgelegd, Staatscourant en Tweede Kamer. Ik heb geen oordeel over de stelling van de heer Van Boxtel dat de leden van de Tweede Kamer niet allemaal de Staatscourant lezen. Een AMvB gaat ook niet altijd naar de Tweede Kamer. Ook dat moet specifiek worden geregeld. Dat geldt ook in dit geval, want deze kwestie is specifiek geregeld. Ik heb eerder aangegeven hoe ik kijk naar de communicatie met burgers. Ik vind ten principale dat de overheid de communicatie met de burger zo dicht mogelijk bij de burger moet brengen. Ik zie niet gebeuren dat het ministerie naar postcodegebied zoveel tot zoveel een brief gaat sturen. Ik vind het belangrijk dat de overheid communiceert met de burger als een overheid die dicht bij de burger staat. Ik heb ook al aangegeven dat gemeenten onderdeel van deze afspraken zijn. Ik heb gezegd hoe wij de communicatie met de omgeving hebben gedaan. Ik ben van nature geen luiaard. Wat mijn ministerie betreft, zeker als ik kijk naar de vorm en wat er allemaal binnen I en M valt, is waar nodig sprake van actieve communicatie met gemeenten en provincies. Ik vind het ten principale belangrijk dat wij een en ander ook ontsluiten via internet, en dat sprake is van inzage in en transparantie over methodieken. Ik ga actief communiceren met de gemeenten en de burgers, zeker waar deze problematiek en deze wetgeving spelen. Ik ben in het RONA-gebied geweest. Ik heb daar gezien hoe dat gaat en hoe actief de burger is. Ik maak me daar geen zorgen over.

De heer **Van Boxtel** (D66):

Ik wil de staatssecretaris graag volgen, maar ik maak me wel zorgen, de praktijk kennend. Ik zie bij mij in de buurt

Mansveld

af en toe ook grote infrastructurele besluiten voorbijkomen. Je moet maar het geluk hebben af en toe te kijken in het lokale sufferdje. Daar staan ingewikkelde mededelingen in, maar die ziet niet iedereen. Ik ben hier extra bezorgd over, omdat in deze wet, die ik ga steunen, de samenhang tussen ruimtelijke, vervoertechnische en veiligheidsaspecten in een integraal besluit worden voorgelegd. Als je als burger serieus wilt worden genomen, in het verlengde van Elverding en de Crisis- en herstelwet, moet je als burger de boot aan het begin niet missen. Dat is cruciaal. Ik vraag de staatssecretaris niet om iedereen vanuit het ministerie een brief te sturen, maar ik wil weten hoe zij met de gemeenten gaat afspreken dat burgers kunnen weten wat hen direct gaat raken.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De heer Van Boxtel daagt mij uit om hier dieper op in te gaan. Ik ben van een leeftijd dat ik nog gewend ben om de krant te lezen, het regionale blad of het stadsblad. Daar haal ik al een deel van de informatie uit. Een heleboel jongeren nemen momenteel op een heel andere manier informatie tot zich. Ik deel de zorg hoe wij gaan communiceren en hoe wij dat digitaal doen. Ik ben zelf een enorme fan van apps. Hoe kun je het met apps doen? Hoe kun je dit bij mensen onder de aandacht brengen? Ik zeg met alle plezier toe dat ik in het kader van het communicatietraject alle gemeenten een brief zal sturen met de mededeling dat ze zich moeten realiseren dat de inwerkingtreding van de wet een communicatie-element in zich draagt, omdat de burger nu eenmaal naast het spoor woont. Dat kan in een oudere woning zijn die ooit bij het oorspronkelijke spoor stond, maar waar opeens heel ander verkeer overheen gaat, simpelweg om dat Nederland zich ook ontwikkeld heeft vanaf de jaren vijftig. Ik doe die toezegging met groot gemak, omdat ik weet dat dit sowieso gebeurt. De vraag is vervolgens hoe je actief blijft communiceren en hoe je alle gemeenten scherp houdt. Ook ik heb geleerd dat dit soms van verschillende wethouders afhankelijk is, maar ik blijf erop vertrouwen dat, als wij dit communiceren met gemeenten, zij het gaan doen. Ik ben het met de heer Van Boxtel eens, ook gelet op Elverding, dat het van belang is om zo veel mogelijk mensen aan de voorkant mee te nemen. Verderop in het traject kunnen heel veel problemen worden vermeden door transparantie. Ik kan die actieve toezegging doen, maar ik leg wel het dilemma neer wat betreft het vraagstuk hoe je in de toekomst moet communiceren gelet op de rol van de digitalisering en de computers.

De heer Van Boxtel heeft voorts gevraagd hoe wij de burgers informeren. Ik heb gezegd dat het ministerie die informatie zal verschaffen en ik heb vermeld wat mijn vragen daarbij zijn. Ook is gevraagd hoe wij de kennis bij gemeenten over het basisnet bevorderen. Dat betreft het communicatieplan dat eraan gekoppeld is en dat blijft een algemene zorg. Volgens mij heb ik hiermee alle vragen beantwoord.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Wenst een van de leden stemming over het wetsvoorstel. Ik zie dat zulks het geval is.

Mevrouw **Slagter-Roukema** (SP):

De staatssecretaris heeft ons voor volgende week een overzicht toegezegd. Ik vind het prettig om daarop te

wachten. Dan kunnen wij volgende week tot afhandeling komen.

De **voorzitter**:

Ik zie de staatssecretaris knikken. Gaat dat lukken, zodat wij volgende week over het wetsvoorstel kunnen stemmen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

De informatie is voor de stemming bij de Kamer.

De **voorzitter**:

Wij zullen volgende week dinsdag over het wetsvoorstel stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.