

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1570

Vragen van de leden **De Boer** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *een werkbezoek aan de vereniging RONA (voor de belangen van de omwonenden van het spoor langs de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn) in Overijssel en Gelderland op 20 februari jl* (ingezonden 2 maart 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 5 april 2017)

Vraag 1

Klopt het dat als gevolg van de werkzaamheden aan de Betuweroute meer goederentreinen worden gerouteerd over de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn? Zo ja, om hoeveel treinen gaat het hier? Wat zijn de gevolgen van het verder uitstellen van de aanleg van de Betuweroute aan Duitse zijde voor dit goederenverkeer?

Antwoord 1

Ja. Zonder omleidingen maken gemiddeld 23 treinen per dag gebruik van de grensovergang Oldenzaal – Bad Bentheim; met omleidingen is dat 32 (cijfers 2016). De capaciteit van deze grensovergang bedraagt ongeveer 96 treinen per dag. Het merendeel hiervan maakt gebruik van de IJssellijn en de Twentelijn; gebruik van de Twentekanaallijn kan niet worden uitgesloten, maar blijft relatief gering. De mogelijke uitloop van ingebruikname van het Derde spoor kan betekenen dat ook na 2022 treinverkeer omgeleid zal moeten worden, ook via deze grensovergang. Momenteel beziet ProRail de consequenties hiervan voor het eerder door de Stuurgroep Derde spoor Duitsland geformuleerde maatregelenpakket.

Vraag 2

Klopt het dat gemeentebestuurders niet weten welke gevaarlijke stoffen er in de treinen zitten die door hun gemeenten rijden? Welke manieren zijn er om dat wel snel te achterhalen als het nodig is? Deelt u de mening dat er meer transparantie moet komen over het aantal goederentreinen met gevaarlijke stoffen en vooral ook welke stoffen er getransporteerd worden zodat veiligheid in de regio's wordt bevorderd en het draagvlak onder omwonenden wordt vergroot? Bent u bereid om alles op alles te zetten om de gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via de Betuweroute of het water te geleiden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Nee, dat klopt niet. Gemeentebestuurders kunnen – vanuit hun verantwoordelijkheid voor de crisisbeheersing – snel beschikken over informatie ten aanzien van welke gevaarlijke stoffen in een trein zitten die door hun gemeente rijdt. De hulpdiensten kunnen namelijk desgevraagd met één druk op de knop beschikken over deze informatie. Met mijn brief van 15 februari 2017 heb ik de resultaten van onderzoek door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar de juistheid van de registratie van gevaarlijke stoffen op doorgaande treinen met uw Kamer gedeeld (Kamerstuk 30 373, nr. 65). Hieruit bleek dat de lading in doorgaande treinen overeenkomt met de wagenlijsten in het OVGS-systeem en er geen afwijkingen zijn geconstateerd. Dat betekent dat de informatie in dit systeem actueel is. Ten aanzien van de informatie over gevaarlijke stoffen in (stilstaande of rangerende) treinen op emplacementen is de registratie in het daarvoor bestemde WLIS-systeem nog onvoldoende. In de genoemde brief heb ik u geduid welke maatregelen ik hieromtrent heb getroffen.

Ik onderschrijf het belang van transparante informatievoorziening. Dit gebeurt ook al via publicatie van de vervoerscijfers in kwartaalrapportages. De vraag is of dit niet sneller kan en of informatie ook meer proactief kan worden verstrekt. In het lopende onderzoek naar de robuustheid van het Basisnet worden de mogelijkheden hiervoor in kaart gebracht. Voor het zomerreces informeer ik u over de uitkomsten hiervan.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zet ik mij maximaal in op het gebruik van de Betuweroute. Zoals gesteld in de brief van 29 april 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 601) wordt tijdens perioden van omleiding de resterende capaciteit op de Betuweroute primair gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat is de afspraak die ik met vervoerders hieromtrent heb gemaakt. Mocht deze capaciteit niet voldoende zijn, dan zullen treinen met gevaarlijke stoffen ook van andere routes, waaronder de routes door Oost-Nederland, gebruik moeten maken.

Momenteel onderzoekt het bureau Binnenvaart de mogelijkheden om de binnenvaart in te zetten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (zie: Kamerstuk 30 373, nr. 63). Dit bureau vervult een «makelaarsfunctie» tussen verladers die traditioneel van het spoor gebruik maken en de binnenvaartsector. De uiteindelijke keuze is echter aan de desbetreffende verladers. Voor het zomerreces verwacht ik de resultaten van dit onderzoek met u te kunnen delen.

Vraag 3

Is het in een geval van een calamiteit voldoende duidelijk wie verantwoordelijk is en voor wat? Kunt u toelichten hoe dit geregeld is met het lokale bestuur, de veiligheidsregio en andere betrokken instanties?

Antwoord 3

Ja. In het geval van een calamiteit is de betreffende gemeente verantwoordelijk voor de crisisbeheersing. Afstemming bij calamiteiten met het lokale bestuur, de veiligheidsregio en andere betrokken instanties vindt plaats binnen daartoe ingerichte crisisbeheersingsstructuren. Vertegenwoordigers van de spoorsector nemen hier op verzoek aan deel. Ter plaatse vindt afstemming plaats tussen de leidinggevende van brandweer of politie en de algemeen leider (Officier van Dienst) van ProRail. De hulpdiensten hanteren daarbij een opschalingsmodel conform de gecoördineerde regionale inzetbestrijdingsprocedure (Grip). Om de afspraken voor iedereen helder te maken is een convenant gesloten tussen ProRail en het Veiligheidsberaad / Korpsbeheerders politie. Op basis hiervan zijn regionale convenanten met Veiligheidsregio's / politieregio's gesloten en is de uitvoering hiervan uitgewerkt in regionale operationele planvorming. Taken en verantwoordelijkheden op bestuurlijk niveau zijn weergegeven in een bestuurlijke netwerkkaart.¹

¹ Instituut Fysieke Veiligheid (IFV), Bestuurlijke Netwerkkaart Crisisbeheersing Spoorvervoer.

Vraag 4

Hoe staat het met de effectiviteit van het maatregelenpakket langs de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn en operationele maatregelen die hier zijn geïmplementeerd en om welke maatregelen gaat het hier dan eigenlijk (Kamerstuk 29 984, nr. 711)? Wat zijn in dit verband de toezeggingen uit het verleden als het gaat om het voorkomen van (geluids- en trillingen) hinder en overlast door spoorverkeer als het gaat om het traject door Oost-Nederland. Had het maatregelenpakket hier geen betrekking op? Deelt u de mening dat extra investeringen langs deze spoorlijnen noodzakelijk zijn (zeker gezien vertraging Betuweroute), een en ander in overleg met de omwonenden, om hier de geluidshinder en trillingen te beperken door middel van geluidsschermen, geluidsdempers en andere denkbare maatregelen? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid om deze extra maatregelen op korte termijn te treffen, te dekken uit de investeringsruimte spoor tot 2030? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Met de provincies Gelderland en Overijssel heb ik overleg gevoerd over het voorkomen van de al jaren in Oost-Nederland ervaren hinder en overlast door spoorverkeer. Naar aanleiding hiervan zijn afspraken gemaakt over een pakket aan maatregelen die de robuustheid van de Bentheimroute als omleidingsroute kunnen vergroten. Met dit pakket wordt beoogd de omgevingshinder te verminderen en de veiligheid te vergroten. De concrete maatregelen zijn beschreven in mijn brief van 3 oktober 2016 (Kamerstuk 30 373, nr. 63). Het gaat daarbij onder meer om «no regret»-maatregelen die in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering naar voren zullen worden gehaald vanwege de omleidingen: op diverse locaties langs de IJssellijn en de Twentelijn kan mogelijk 16 kilometer spoor voorzien worden van raildempers (zie: Kamerstuk 29 984, nr. 694). Ik ga er van uit dat met deze maatregelen voldoende verbetering gerealiseerd wordt.

Vraag 5

Bent u op de hoogte van de Duitse aanpak waar de regering middelen beschikbaar stelt aan vervoerders om het materieel geluidsarmer te maken? Bent u bereid om met Duitsland een gezamenlijke aanpak te hanteren in dezen? Zo nee, waarom niet? Bent u in navolging van Duitsland ook bereid om middelen beschikbaar te stellen uit de vrije beleidsruimte spoor aan spoorgoederenvervoerders om het materieel geluidstillter te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja. In Nederland ondersteun ik het bronbeleid spoorweggeluid met nationale financiering sinds 2013. Vervoerders ontvangen een bonus van € 0,04 per wagonkilometer voor de inzet van wagons met omgebouwde (K of LL-) remblokken, welke ProRail verrekent met de gebruiksvergoeding. De maximum bonus bedraagt € 4.800 per wagon. Dit bedrag is een tegemoetkoming voor de ombouwkosten en de extra onderhoudskosten. ProRail werkt samen met de Duitse en Zwitserse infrastructuurbeheerders (i.c. DB Netz en SBB-infrastructuur) om het uitkeren van de bonus administratief te vereenvoudigen. De bonusregeling loopt ingevolge de uitvoeringsverordening 2015/429/EU door tot en met 31 december 2021. In dit perspectief zie ik geen noodzaak om extra middelen in te zetten.