

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
11 maart 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGG/TR/04/000159-fvh	22343-84
Onderwerp	
Spooreplacements; beantwoording vragen Vaste Commissie Verkeer en Waterstaat	

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik, mede namens de bewindslieden van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de vragen die de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld ter voorbereiding van het geplande Algemeen Overleg op 17 maart 2004 over het spooreplacement Venlo [vragen 1 t/m 6], over de geluidsproblematiek rond spooreplacements [vragen 7, 9 t/m 11 en 13 t/m 22], en enkele algemene vragen [vragen 8 en 12].

1. Hebt u kennis genomen van de uitspraak van de Raad van State inzake de weigering van de gemeente Venlo om een vergunning af te geven voor het rangeren met gevaarlijke stoffen op het spooreplacement in Venlo?
 1. Ja.
 2. Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor de eerdere beslissing van het kabinet om voor uitplaatsing van dit spooreplacement geen middelen ter beschikking te stellen en te opteren voor een minder veilige variant?
2. Zoals in onze brief van 5 december 2003 aan de Kamer (Kamerstuk 2003-2004, 27628, nr. 14, Tweede Kamer) is aangegeven voldoet het spooreplacement vanaf eind 2003 reeds aan de norm voor het plaatsgebonden risico, en zal de huidige overschrijding van de oriënterende waarden van het groepsrisico structureel beëindigd worden in 2007 (na ingebruikneming van de Betuweroute). De motivering van de Raad van State in de uitspraak inzake de vergunning van Venlo bevat de volgende sleutelzin: *"In zoverre heeft verweerder [Venlo] naar het*

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

oordeel van de Afdeling terecht van groot belang geacht dat concreet zicht moet bestaan op beëindiging van de onveilige situatie, in die zin dat moet worden gestreefd naar beëindiging van de overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico." Tijdens de mondelinge behandeling van de beroepszaak bij de Raad van State op 28 oktober 2003 kon ons recente standpunt over het spooreplacement nog niet worden ingebracht, waardoor de Raad van State dit niet heeft kunnen betrekken bij zijn beslissing. Inmiddels is, na de publicatie van onze bovengenoemde brief van 5 december 2003, sprake van een nieuwe situatie, waarbij wél concreet zicht bestaat op beëindiging van de onveilige situatie; namelijk vanaf 2007, na openstelling van de Betuweroute, dus al over 3 jaar.

3. Bent u bereid om het onlangs ingenomen kabinetsstandpunt rond dit emplacement te wijzigen en alsnog over te gaan tot uitplaatsing, zoals eerder door de gemeente Venlo is gewenst?
3. Zoals in onze brief van 5 december 2003 aan de Kamer (Kamerstuk 2003-2004, 27628, nr. 14, Tweede Kamer) is aangegeven voldoet het spooreplacement vanaf eind 2003 reeds aan de norm voor het plaatsgebonden risico en zal de huidige overschrijding van de oriënterende waarden van het groepsrisico structureel beëindigd worden in 2007 (na ingebruikneming van de Betuweroute). Het gevolg van de uitspraak van de Raad van State is dat het rangeren met gevaarlijke stoffen op het emplacement is verboden. De gemeente Venlo realiseert zich dat dit verbod consequenties heeft voor de veiligheid elders in Nederland en is bereid mee te werken aan een oplossing voor de ontstane situatie. Op dit moment worden hiervoor op bestuurlijk niveau oplossingsrichtingen verkend.
4. Deelt u de analyse dat de uitspraak van de Raad van State over de rangeervergunning in Venlo betekent dat vanaf 1 juni 2004 transport van gevaarlijke stoffen door Venlo niet meer kan plaatsvinden, wanneer er niet wordt voldaan aan de streefwaarde voor externe veiligheid?
4. De genoemde analyse wordt niet gedeeld, omdat de uitspraak van de Raad van State uitsluitend de milieuvergunning voor het spooreplacement betreft, en geen betrekking heeft op het vervoer van gevaarlijke stoffen door Venlo, in zoverre dergelijk vervoer te Venlo niet op het emplacement behandeld behoeft te worden. Die doorgaande transporten kunnen dus nog steeds plaatsvinden. Ten aanzien van de milieuvergunning heeft de Raad van State aangegeven dat er zicht moet zijn op beëindiging van de onveilige situatie. Daarbij is geen termijn genoemd waarbinnen deze beëindiging gerealiseerd moet zijn. Wij achten beëindiging binnen drie jaar een redelijke termijn.
5. Wat zijn de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State inzake Venlo voor andere situaties waar de streefwaarde voor het groepsrisico wordt overschreden?
5. Die uitspraak kan gevolgen hebben bij vergunningverlening voor andere spooreplacements in geval aldaar de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt overschreden én geen concreet zicht bestaat op beëindiging van die situatie.

Momenteel wordt geïnventariseerd voor welke spooreplacements dat geldt. Het is niet uitgesloten dat de betreffende gemeente dan in het kader van de vergunningverlening dezelfde benadering zal willen volgen als Venlo, en dus de "oriënterende waarden voor het groepsrisico" (zie de nota RNVGS-1996, Kamerstuk 1995-1996, 24611, nr. 1 (brief) en nr. 2 (nota), Tweede Kamer) gaan hanteren als harde grenswaarde. Dat kan er dan toe leiden (zoals nu als gevolg van de vergunning van Venlo reeds het geval is) dat gevaarlijke stoffen over grotere afstanden over het spoor vervoerd moeten worden (omrijden), waardoor de externe veiligheidsrisico's rondom het gehele spoorwegnet toenemen.

6. (a) Klopt het dat de Raad van State in de zaak van Railion tegen ProRail over de interpretatie van de vergunning voor het rangeerterrein van Venlo heeft aangegeven dat een dergelijke zaak afgedaan moet worden door de bestuursrechter?
 (b) Zo ja, acht de regering dit wenselijk?
 (c) Kunt u aangegeven of het klopt dat een relatief simpele rangeerbeweging als het verwisselen van een locomotief op dit rangeerterrein voor verschillende treinen verboden is?
6. (a) ProRail heeft de vergunningvoorwaarden voor het emplacement Venlo vertaald in 'gebruiksregels' voor de spoorvervoerder Railion. Inderdaad heeft de Raad van State recent (29-01-04) geoordeeld dat een geschil tussen Railion en ProRail inzake die gebruiksregels behandeld moet worden door de bestuursrechter, omdat de 'gebruiksregels' onderdeel uitmaken van het "Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen" dat ProRail neemt in zijn hoedanigheid van capaciteitstoedeler op het Nederlandse spoorwegnet.
 (b) Deze uitspraak is gedaan tegen de achtergrond van de huidige Spoorwegwet en het huidige Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen, waaruit ook naar de mening van de regering volgt dat ProRail een bestuursorgaan is in haar hoedanigheid van instantie die spoorwegcapaciteit toewijst aan spoorvervoerders. Er is dan ook geen reden om de uitspraak niet wenselijk te vinden. Maar juist omdat de regering wil bevorderen dat ProRail en spoorvervoerders met elkaar samenwerken als gelijkwaardige partijen, zal ProRail na inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet (Stb. 2003, 265) geen bestuursorgaan meer zijn, maar een onderneming zonder overheidsgezag, die vervoerders toelaat op het spoor op basis van afspraken in privaatrechtelijke overeenkomsten. Op de relatie tussen ProRail en de vervoerders, dus ook op capaciteitsverdeling, komt onafhankelijk toezicht door de Vervoerkamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa).
 (c) Het verwisselen van een locomotief voor een trein is een rangeerhandeling die kan bijdragen aan de vergroting van risico's (kans op botsingen) op en rond een spooreplacement en die daarom deel uitmaakt van de handelingen waarvoor de wet een milieuvergunning vereist.

7. Klopt het dat de nieuwe beoordelingswijze niet verplicht is, terwijl de handreiking industrielawaai en vergunningverlening dat wel was? Zo ja, waarom u het niet noodzakelijk om de normen verplicht te stellen? Kan tevens uitgelegd worden, waarop een rechter zijn uitspraak moet baseren indien iemand bezwaar aantekent bij een vergunningaanvraag?
7. Het klopt dat de nieuwe beoordelingswijze geen wettelijke verplichting is. Het is een advies van de centrale overheid aan het bevoegd gezag om volgens de meest recente wetenschappelijke inzichten om te gaan met vergunningsvoorschriften over piekgeluiden. Ook de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening heeft geen formele juridische status. Ze bevat adviezen aan de vergunningverlener die daar binnen de eigen verantwoordelijkheid mee om kan gaan. Dit past in het algemene beleid van dit kabinet om terughoudend om te gaan met centrale regelgeving en normstelling. Om die reden is ook bij de nieuwe beoordelingsmethode niet gekozen voor het opnemen van wettelijk verplichte normen. Indien beroep is ingesteld tegen een vergunning waarbij voorschriften zijn opgenomen die afwijken van de aanbevolen geluidsnormen uit de Handreiking, is het de huidige praktijk dat de rechter zijn uitspraken vooral baseert op de motivering die voor deze afwijking is gegeven.
8. Wanneer kan de Tweede Kamer de nieuwe AMVB over externe veiligheid verwachten?
8. De vaststelling van de AMvB Externe Veiligheid Inrichtingen door de Ministerraad is gepland in maart 2004; binnen een paar weken daarna volgt publicatie in het Staatsblad.
9. Aangegeven is dat PRIL heeft geleid tot een uitgebreid maatregelenpakket, zoals het aanbrengen van geluidsbeperkende maatregelen bij reizigersmaterieel. Kan aangegeven worden hoe vaak reizigerstreinen gebruik maken van rangeerterreinen? Kan tevens aangegeven worden wie deze maatregelen moet betalen? Is NSR in staat om deze kosten te dragen?
9. Reizigerstreinen komen minimaal één keer per etmaal op een emplacement, voornamelijk 's nachts. Afhankelijk van de inrichting van het emplacement worden diverse activiteiten uitgevoerd, zoals veiligheidscontroles, wassen, intern reinigen, parkeren en warm draaien. Afhankelijk van de restcapaciteit buiten de spits doen treinen gedurende een etmaal vaker een emplacement aan. Op dit moment is dat zeer beperkt. De NS is als enige vervoerder in 1996 gestart met de uitvoering van het project PRIL, wat bestaat uit het omkassen van generatoren. De NS financiert dit bijna afgeronde programma zelf. De rijksoverheid prikkelt in het kader van het Innovatieprogramma Geluid de spoorsector door het financieren van proeven die worden uitgevoerd aan het materieel en de infrastructuur, en van onderzoeken om te bekijken of, en hoe, verstandiger van de emplacementen gebruik gemaakt kan worden. Daarnaast wordt het onder de nieuwe Spoorwegwet mogelijk dat voor

gedrag dat leidt tot besparingen op de kosten voor infrastructuur, kortingen op de gebruiksvergoeding gegeven kunnen worden.

10. Doorgaand treinverkeer telt niet mee in de geluidsbelasting. Geldt dit ook voor treinen die alleen moeten wachten op een rangeerterrein omdat er geen pad vrij is?
10. Of het geluid van treinen in het kader van de vergunning van het emplacement op grond van de Wet milieubeheer beoordeeld moet worden of op basis van het Besluit geluidhinder spoorwegen hangt ervan af of de betreffende trein deel uitmaakt van de dienstregeling en daarmee van het doorgaande treinverkeer. Het geluid van treinen die deel uitmaken van de dienstregeling en alleen moeten wachten op een rangeerterrein omdat er geen pad vrij is, valt onder de normering van het Besluit geluidhinder spoorwegen. Het geluid van een trein die nog niet is begonnen met de dienstregeling en wacht totdat er een pad vrij komt, valt onder het bereik van de betreffende vergunning voor een emplacement en daarmee onder de normering van de Wet milieubeheer.
11. Wanneer is een emplacement vergunningplichtig? Hoeveel niet-vergunningplichtige emplacementen zijn er in Nederland? Kan een overzicht worden gegeven met alle emplacementen? Kan aangegeven worden hoe hoog naar verwachting de kosten per emplacement zijn om het geluidsniveau terug te brengen naar een vergunbaar niveau?
11. Een emplacement is vergunningplichtig voor zover sprake is van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. De definitie van een inrichting is in die wet vastgelegd; er is bovendien een uitgebreide jurisprudentie op dit vlak. Een deel van de emplacementen valt onder het beheer van ProRail, een ander deel valt onder bedrijven als DSM. Het aantal emplacementen dat onder beheer van ProRail valt, wisselt. ProRail voert hierover gesprekken met private bedrijven. Niettemin kan ProRail op elk moment een lijst produceren met de emplacementen die onder haar beheer vallen op dat moment. Dit aantal is gemiddeld 100. De kosten per emplacement, om het geluidsniveau terug te brengen naar een vergunbaar niveau, verschillen vanwege de specifieke lokale situaties van zowel het spooreplacement als de omgeving. Van sommige emplacementen geeft ProRail aan dat het huidige gebruik reeds resulteert in een vergunbaar geluidsniveau. Voor andere emplacementen variëren de kosten tussen de tonnen en vele miljoenen Euros. Het totale programma is financieel gedekt, maar om geen marktverstoring gedrag te veroorzaken wordt het niet opportuun geacht de kostenramingen per emplacement openbaar te maken.

12. Kan een overzicht worden gegeven van alle rangeerterreinen waarvoor onderzoek gaande is naar de mogelijkheid van uitplaatsing? Hoe staat het kabinet tegenover deze plannen? Hoe kansrijk acht u het plan om de rangeerterreinen van Oldenzaal, Hengelo en Almelo uit te plaatsen en samen te voegen?
12. Binnen de Rijksoverheid lopen er momenteel geen onderzoeken naar de mogelijkheid van uitplaatsing van rangeerterreinen. Zoals u bekend hebben de gemeenten Venlo en Roosendaal eigen initiatieven. In onze brief van 5 december 2003 hebben wij onze visie gegeven met betrekking tot de uitplaatsing van het emplacement Venlo, meer specifiek op blz. 2 en 3 van die brief. Over het initiatief van Roosendaal ontvangt u nog vóór het AO op 17 maart aanstaande een aparte brief van ons.
- Op verzoek van de gemeenten Hengelo, Almelo en Oldenzaal heeft ProRail onderzoek gedaan naar de externe effecten (geluid en externe veiligheid) van de spooreplacements aldaar, met het oog op mogelijke uitplaatsing. Uit dat onderzoek is gebleken dat die externe effecten over enkele jaren zullen voldoen aan de daarvoor geldende normen, zodat die effecten geen reden vormen om uitplaatsing te overwegen (zie ook het antwoord op vraag 5). De gemeenten beraden zich thans nader.
13. Aan wie wordt de vergunning verstrekt, aan de vervoerders of aan ProRail?
13. De milieuvergunning voor het verrichten van handelingen op een spooreplacement wordt verstrekt aan de beheerder van het spooreplacement, dus aan ProRail (onderdeel: Railinfrabeheer). ProRail legt zonodig ter handhaving van de vergunningsvoorwaarden nadere gebruiksregels op aan de gebruikers van het spooreplacement (reizigersvervoerders, vrachtvervoerders en aannemers).
14. Kan aangegeven worden of, en zo ja hoe, de geadviseerde normen afhankelijk zijn van het aantal omwonenden? Kan tevens aangegeven worden hoeveel omwonenden er zijn bij Rotterdam nieuwe Maasvlakte en Rotterdam Pernis? Acht u het reëel om voor dergelijke rangeerterreinen dezelfde normen te adviseren als voor rangeerterreinen in een stad?
14. De door VROM geadviseerde normen zijn gebaseerd op het beschermen van individuen. Bij vergunningverlening worden ze dus meestal betrokken op de meest nabijgelegen woningen.
- Het bevoegd gezag, in dit geval gedeputeerde staten of burgemeester en wethouders, zal in het kader van de vergunningverlening rekening houden met de verdere omgeving. In gevallen waar weinig tot geen omwonenden zijn, zoals te verwachten valt bij placements als Rotterdam nieuwe Maasvlakte en Rotterdam Pernis, is het aan de vergunningverlener om deze verdere omgeving mee te nemen. De gemeente heeft ruimte om bijvoorbeeld in stedelijk gebied strengere normen te stellen voor geluid dan in een industriegebied.

15. Op welke wijze wordt de eventuele geluidsisolatie van woningen georganiseerd? Wie is hiervoor verantwoordelijk: ProRail, het ministerie of de betreffende gemeentes? Wie betaalt bij geluidsisolatie de kosten?
15. De normen voor geluidhinder van een emplacement hadden enkel betrekking op de geluidswaarde op de gevel en niet op de binnenwaarden van een woning. Niettemin komt het in de praktijk wel voor dat ProRail en vergunningverlener afspraken maken over de inzet van deze maatregel in combinatie met een hogere gevelwaarde. En in de nieuw circulaire pieklawaai wordt ook geadviseerd om alleen een vergunning te verlenen als gewaarborgd is dat de het gemiddelde geluidsniveau gedurende de nacht (de L_{night}) in de slaapkamer niet hoger is dan 25 dB(A). Dit in verband met het voorkómen van slaapverstoringen. Indien in het kader van de vergunningverlening een afspraak wordt gemaakt over isolatiemaatregelen aan bepaalde woningen dan betaalt ProRail deze maatregelen. ProRail wordt tot dusverre door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gefinancierd.
16. Kunnen gemeentes zelf strengere eisen stellen dan dat u adviseert in uw brief? Hoe wordt voorkomen dat initiatieven op het gebied van model split door een individuele gemeente kunnen worden bemoeilijkt, doordat de gemeente geen vergunning verstrekt?
16. In theorie is het mogelijk dat gemeenten strengere eisen stellen dan die door VROM worden geadviseerd. Een gemeente zal dan goed moeten motiveren waarom ze strengere eisen stelt, waarbij er vooralsnog van uit wordt gegaan dat de vergunningverlener een zorgvuldige belangenafweging maakt waarbij ook het belang van het nationale en internationale spoorvervoer betrokken is. Mocht ProRail zich niet kunnen vinden in deze afweging dan kan ProRail hiertegen bezwaar maken en zonodig naar de rechter stappen om te laten beoordelen of de gestelde eisen in het betreffende individuele geval redelijk zijn. In praktische zin is het advies zoals neergelegd in de handreiking leidend, en wordt ervan uitgegaan dat een rechter dit meeneemt in de overweging.

17. Op welke wijze verschilt de nieuwe beoordelingsmethodiek van de oude? Welke normen zijn hierdoor aangescherpt/versoepeld?
17. In de nieuwe beoordelingswijze van piekgeluiden zijn de laatste inzichten van TNO en de Gezondheidsraad over de relatie tussen geluiden en gezondheid meegenomen. Aan de piekgeluiden worden niet langer aparte eisen gesteld, ze worden verrekend in de normen voor het langtijdig gemiddelde geluidsniveau door een straftoeslag toe te passen. Deze toeslag is gerelateerd aan de aanzwelsnelheid van het betreffende geluid. Op deze wijze wordt op een betere manier bescherming geboden tegen de ongewenste effecten die piekgeluiden veroorzaken: schrikreacties. In veel praktijksituaties zal de nieuwe beoordelingsmethode als een versoepeling uitwerken.
- Bijvoorbeeld bij remgeluiden of piepgeluiden van een trein die door een boog rijdt, betekende de oude beoordelingsmethode dat een emplacement een 10 meter hoog scherm of zelfs een overkapping nodig had. Door deze geluiden nu te beoordelen op hun aanzwelsnelheid (wat dus beter aansluit op het optreden van schrikreacties) blijkt te kunnen worden volstaan met minder vergaande voorzieningen.
18. De bewindspersonen geven aan dat de door PROSA geprognosticeerde groei van het spoorvervoer te hoog is. Welk groeiscenario hanteert het kabinet?
18. In het rapport PROSA is uitgegaan van de prognoses die horen bij het SVV II en Transport in Balans (TIB). De eindaantallen van deze prognoses worden door ProRail aangevraagd in de vergunningen, zonder dat er de verwachting is dat deze aantallen zich tussen nu en 2010 zullen voordoen. Wanneer men dergelijke aantallen in vergunningaanvragen opneemt, dienen niettemin wel de kosten te worden gemaakt die nodig zijn voor het treffen van de daardoor noodzakelijke geluidsmaatregelen. In het kader van de nota Mobiliteit wordt nader bekeken welke groeiscenario's voor het spoor realistisch zijn en wat voor ontwikkelingen in het stiller worden van treinverkeer daarbij zullen horen.

19. In de onderliggende brief geven de bewindspersonen aan dat de vergoeding voor gebruik aangepast kan worden aan de akoestische kenmerken van de trein. Kan aangegeven worden of er een vergoeding moet worden betaald voor het gebruik van een rangeerterrein? Zo ja, aan wie: de gemeente of ProRail? Op welk juridische basis is een dergelijke vergoeding gebaseerd?
19. De gebruiksvergoeding die vervoerders dienen te betalen aan de beheerder is gerelateerd aan gebruik van het spoor, zowel de spoorlijnen als de emplacementen. Indien spoorgebruik resulteert in het maken van kosten, dan is het mogelijk dat een deel van de gebruiksvergoeding in de toekomst gekoppeld wordt aan de akoestische kenmerken van materieel en activiteiten, zoals opstellen, wassen, rangeren. De vervoerders betalen in dat geval aan ProRail. De basis voor een dergelijke vergoeding is gelegd in de nieuwe Spoorwegwet die voor wat betreft dit punt uitwerking biedt van de Richtlijn 2001/14/EG, in het bijzonder artikel 7 lid 4 en lid 5. Op welke wijze en op welk moment dit in de praktijk zijn beslag krijgt is op dit moment nog niet uitgewerkt. Bij deze uitwerking ligt een belangrijke taak bij de beheerder ProRail.
20. Kan ingegaan worden op de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen: Staat, gemeentes, vervoerders en ProRail? Het Rijk moet betalen voor de aanpassingen aan het spoor. Anderzijds stellen gemeentes de normen op waaraan moet worden voldaan. Hoe wordt voorkomen dat gemeentes - door het dreigen met het stellen van zeer strenge eisen - druk uit kunnen oefenen op de Staat? Met andere woorden hoe wordt voorkomen dat de gemeentes op oneigenlijke manier geld voor andere projecten proberen af te dwingen?
20. Het rijk betaalt op dit moment voor aanleg van, aanpassingen aan en beheer en instandhouding van het spoor. Dit wordt uitgevoerd door ProRail. In de toekomst zullen vervoerders via de gebruiksvergoeding de beheerder betalen voor beheer en instandhouding en eventuele aanpassingen die een relatie hebben met het gebruik van het spoor, bijvoorbeeld vanwege milieuschaarste. Indien de spoorsector zelf stiller materieel inzet en de processen meer afstemt op de omgeving zullen aanpassingen van de infrastructuur of frequenter onderhoud, bijvoorbeeld het glad slijpen van de rails, minder nodig zijn dan wanneer dat niet gebeurt; ook zijn er minder of lagere schermen nodig. Decentrale overheden zijn in het kader van de Wet milieubeheer bevoegd gezag voor de verlening van milieuvergunningen voor spooreplacementen. Zij zijn uit hoofde van deze wet verplicht om aan de vergunning de voorschriften te verbinden die noodzakelijk zijn ter bescherming van het milieu, en zij zijn verplicht om de vergunning te weigeren als het stellen van dergelijke voorschriften onvoldoende is om het milieu te beschermen. In het geval van een geweigerde vergunningaanvraag kan ProRail bezwaar maken en naar de rechter stappen. Wanneer, ingeval de rechter de gemeente in het gelijk stelt, de financiën niet aanwezig zijn om het teveel aan geluidhinder weg te nemen om zo op het emplacement de capaciteit van het spoorvervoer niet te

beperken, is de uiterste consequentie dat niet alle fysieke capaciteit beschikbaar zal zijn en deze beperkt dient te worden.

21. Hoe wordt voorkomen dat gemeentes soepele normen hanteren indien zij de spoorzone willen ontwikkelen en strengere normen gaan hanteren nadat de huizen gereed zijn? Kan in een dergelijk geval de Staat of ProRail gedwongen worden om geluidsbeperkende maatregelen te realiseren?
21. Er is bij het tot stand komen van de huidige wetgeving voor gekozen om bij dergelijke afwegingen de vrijheid op gemeentelijk niveau te leggen. Anders dan door goed overleg kunnen dergelijke situaties niet voorkómen worden en dienen in het uiterste geval de rijksoverheid en ProRail maatregelen te treffen. Wel kan opgemerkt worden dat de beheerder van het spoor de plannen van gemeenten kan monitoren, en in geval van vermeende onterechte soepele normstelling of onjuiste akoestische aannames bezwaar kan maken en eventueel naar de rechter kan stappen.
22. Kan aangegeven worden wat wordt bedoeld met de zin dat bezien moet worden of de kosten van 40 mln euro voor de maatregelen bij vergunbare emplacementen ten kosten kunnen gaan van het budget voor beheer en onderhoud (par.1.4)?
22. ProRail geeft hiermee aan dat voor een groep emplacementen die nu niet worden aangepakt in de toekomst mogelijk wel maatregelen noodzakelijk zijn. Het is ProRail nog niet duidelijk hoeveel deze maatregelen zullen kosten. Dit is afhankelijk van tijd en plaats en de verkeersaantallen op dat moment. Het PROSA-rapport gaat uit van de maximale aantallen. Als op enig moment maatregelen moeten worden getroffen en als de PROSA-aantallen op dat moment realistisch zijn en als materieel niet stiller is geworden, dan zal voor de hier bedoelde emplacementen tezamen naar schatting van ProRail voor € 40 miljoen aan maatregelen getroffen moeten worden. Aangezien het hier gaat om maatregelen die grotendeels het karakter hebben van het op orde houden van de infrastructuur (aan elkaar lassen van railstaven en het installeren van smeerpotjes in bogen) en aangezien de spoorsector er op voorhand niet vanuit kan gaan dat de samenleving zonder meer € 40 miljoen zal geven, geeft ProRail hier terecht aan dat in de toekomst bezien moet worden hoe dit gefinancierd moet worden.

Ik vertrouw erop hiermee uw vragen voldoende beantwoord te hebben.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs