

Tweede Kamer, Spoorgoederenvervoer

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 1 oktober 2026 overleg gevoerd met mevrouw Bertram, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 mei 2026 inzake beantwoording vragen commissie inzake de afspraken met België over spoordossiers (Kamerstuk 29984-1276) (29984, nr. 1284);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 april 2026 inzake landelijke verlaging geluidproductieplafonds hoofdspoorwegen (29383, nr. 445);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 april 2026 inzake beleidsvoornemen nieuwe beheerconcessie aan ProRail vanaf 2029 (29984, nr. 1282);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 april 2026 inzake ontwikkelingen spoorgoederenvervoer (34244, nr. 14);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 10 februari 2026 inzake berichtgeving ILT over druppellekkages bij vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (30373, nr. 82);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 19 februari 2026 inzake afspraken met België over spoordossiers (29984, nr. 1276);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2026 inzake kabinetsinzet spoorgoederenvervoer (34244, nr. 15);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juli 2026 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van RailGood en DB Cargo met een pleidooi voor spoedige verlaging van infraheffingen voor parkeren en rangeren 2026 tot en met 2029 (34244, nr. 17);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juli 2026 inzake de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026-2030 (34244, nr. 16);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 september 2026 inzake ontwikkelingen spoorgoederenvervoer (2026Z20086);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 september 2026 inzake reactie op het rapport Beveilig alle onbeveiligde spoorwegovergangen, ook op goederenlijnen (2026Z20248).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Huizenga

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Boelsma-Hoekstra
Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Boelsma-Hoekstra, Goudzwaard, De Hoop, Van Leijen, Van der Plas en Schutz,

en mevrouw Bertram, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.30 uur.

De voorzitter:

Ik open de vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We gaan het vandaag hebben over het spoorgoederenvervoer. Ik heet alle mensen op de publieke tribune van harte welkom, evenals de mensen die met ons meeluisteren, de staatssecretaris en haar ondersteuning en natuurlijk de leden van de commissie. We hebben vandaag van 14.30 uur tot 17.30 uur, dus drie uur. De spreektijd is vier minuten. Ik stel voor: vier interrupties. Dat kan deze commissie, kort en krachtig.

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van der Plas van de BBB voor haar eerste termijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Vandaag zitten Sascha en Pieternel, de zus en de moeder van de 25-jarige Lars Bussing, hier op de publieke tribune. Lars was machinist op een goederentrein en kwam twee jaar geleden om het leven tijdens een ongeval op een onbeveiligde overweg. Sascha en Pieternel strijden al jaren met de familie voor het beveiligen van onbeveiligde spoorwegovergangen en boden enkele weken geleden hun rapport aan aan de Kamerleden. Deze week reageerde de staatssecretaris. Zij reageerde met de woorden: we gaan de 400 onbeveiligde overgangen op haven- en industrielijnen niet beveiligen, want dat kost 400 miljoen euro en er is maar een relatief beperkt risico en andere investeringen in spoorveiligheid hebben prioriteit. Dat is hard om te lezen voor een moeder die haar kind verloor op zo'n onbeveiligde overweg.

De staatssecretaris schreef ook: machinisten moeten erop kunnen rekenen dat ze weer veilig thuiskomen na hun werkdag. Maar dat kunnen ze dus niet. Dat is het hele punt. Hun zoon en broer kwam niet veilig thuis. Hoe gaat de staatssecretaris er dan voor zorgen dat machinisten er wel op kunnen rekenen dat ze veilig thuiskomen? Want als er geen geld beschikbaar komt, dan zijn dit gewoon loze woorden. Is de staatssecretaris het daarmee eens? Wanneer kunnen we een uitwerking verwachten van de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid om op overgangen ook rekening te houden met het gedrag van andere weggebruikers? En wanneer kunnen we een voorstel tegemoetzien om de bijna 400 onbeveiligde overwegen op een andere, goedkopere manier wel veilig te maken?

De nabestaanden wil ik vanaf deze plek van harte sterkte wensen.

Voorzitter. Onze havens, industrie en bedrijven moeten hun goederen kunnen aan- en afvoeren. Het kabinet trekt de komende jaren veel geld uit voor spoorgoederenvervoer en dat is goed, maar uiteindelijk begint alles met iets heel simpels en dat is dat het spoor betrouwbaar en beschikbaar moet zijn. Tegelijkertijd ligt er bij ProRail een enorme

vervangings- en onderhoudsopgave. Juist daarom moeten we werkzaamheden slim combineren. Betrouwbaarheid vraagt om duidelijke verantwoordelijkheid. ProRail werkt nu vooral met een inspanningsverplichting, terwijl belangrijke prestaties voor het goederenvervoer niet altijd aan harde normen zijn gekoppeld. Dat maakt de aansturing te vrijblijvend wat BBB betreft. Kan de staatssecretaris daarom vanaf 2027 meetbare eisen stellen aan de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van goederencorridors, met duidelijke gevolgen wanneer ProRail die normen niet haalt?

Dat brengt mij bij Meteren-Boxtel. Langs dit traject gaat het goederenvervoer flink toenemen. Een belangrijk deel daarvan rijdt in de avond en de nacht. De wettelijke normen werken met gemiddelden, maar bewoners worden niet wakker van een gemiddelde. Zij horen iedere trein die over zo'n stalen spoorbrug rijdt. De Waal- en de Maasbrug veroorzaken bovendien aanzienlijk meer geluid dan regulier spoor. Kan de staatssecretaris toezeggen hierover in dialoog te treden met ProRail en de desbetreffende gemeenten? Is de staatssecretaris bereid concreet te onderzoeken hoe maatregelen aan de Waal- en de Maasbrug kunnen worden meegenomen in gepland onderhoud, waarbij ook cofinanciering door Rijk en regio wordt betrokken? Want juist nu liggen er kansen.

Voorzitter. BBB ziet ook een ander probleem. We zeggen dat we meer goederen van de weg naar het spoor willen krijgen, maar ondertussen stijgen de kosten voor het gebruik van het spoor. De staatssecretaris erkent zelf dat andere landen andere tarieven en steunregelingen kennen. Is de staatssecretaris bereid om de infraheffingen voor het opstellen en rangeren van goederentreinen vanaf 2027 substantieel te verlagen, bijvoorbeeld richting het niveau van voor 2023, en wil zij daarbij kijken naar een herschikking van bestaande middelen binnen de begroting, zodat hiervoor geen extra geld nodig is?

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, wilt u afronden? Uw tijd is voorbij.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Oké. Ik heb nog één alinea, over de Betuweroute. Kan dat nog even?

De **voorzitter**:

Eigenlijk bent u over uw tijd heen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Oké. Dan zal ik dat in de tweede termijn doen. Dan was dit mijn inbreng tot zover.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties. Dan geef ik het woord aan de heer Schutz van de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Voor de VVD is een sterk spoorgoederenvervoer van strategisch-economisch belang, net als het wegverkeer en de binnenvaart. Het spoorgoederenvervoer verbindt bij uitstek onze havens met ons eigen en het Europese achterland. Het versterkt onze industrie en het ontlast het wegennet. Vandaag wil ik stilstaan bij drie onderwerpen: de nieuwe beheerconcessie, het ongelijke speelveld voor

het spoorgoederenvervoer en de veiligheid van goederenspoorovergangen.

De beheerconcessie vormt de komende jaren het juridische fundament voor de operationele uitwerking van het beheer en de capaciteitsverdeling op het spoor. De VVD wil een beheerconcessie die niet alleen duidelijke en meetbare prestaties bevat, maar die ook juridisch toekomstbestendig is: duidelijke resultaatprestaties, waar ProRail als beheerder aan gehouden kan worden. De veelheid en ernst van de uitval van delen van het spoor waar ik berichten over doorgezonden krijg, vind ik echt zorgwekkend. Graag hoor ik een reflectie daarop van de staatssecretaris.

Bijzonder dat vlak voor het reces bekend werd dat de Europese Commissie al eind 2024 een formeel vooronderzoek is gestart naar de Nederlandse regels voor spoorcapaciteitsverdeling, omdat die een ongelijk speelveld zou creëren. Dat is ook relevant voor het spoorgoederenvervoer. Ik kom daar later op terug bij het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi.

Voorzitter. Dan kom ik op de grootste uitdaging. De staatssecretaris wil het spoorgoederenvervoer structureel versterken met een uitvoeringsagenda van 850 miljoen. Dat is goed en hard nodig, maar ambities voor de lange termijn zijn weinig waard als de sector de komende jaren nog verder wegzakt. Structurele versterking van de economie begint met het bieden van een gelijk speelveld aan de sector, zodat deze de komende jaren overeind blijft. Samen met de staat van de infra en van voorzieningen, zoals de verzakking bij Barendrecht, de veelvuldige spoorbaanuitval, de situatie op Kijfhoek en de spoorwegblokkades, is dat de grootste bedreiging van deze vervoersmodaliteit. Het benchmarkonderzoek ...

De voorzitter:

Meneer Schutz, u heeft een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PRO):

Ik denk dat de heer Schutz schetst wat de problemen vanuit de VVD zijn en waar we naartoe willen werken de komende jaren. De heer Schutz heeft het over het creëren van een gelijk speelveld. Dat heeft natuurlijk ook een financieel plaatje. Ik ben wel benieuwd of de heer Schutz voor zich ziet hoe we dat dan moeten doen, ook gezien de tekorten op de begroting van IenW en Financiën op dit moment, als zijn minister de touwtjes zelf strak in handen houdt. Ik ben dus wel benieuwd hoe de heer Schutz dat voor zich ziet.

De heer Schutz (VVD):

Daar kom ik op in mijn bijdrage. Als ik dus voort mag gaan, dan kom ik daarop terug. Dat is beloofd.

De voorzitter:

U mag uw bijdrage vervolgen.

De heer Schutz (VVD):

Het benchmarkonderzoek van het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail laat grote verschillen met Duitsland en vooral met België zien wat betreft de infrastructuurkosten. Die landen ondersteunen hun spoorgoederensector actief en financieel door het parkeren gratis te houden en door infratarieven te dempen. Nederland doet dat niet en het aandeel in de modal split zakt weg, ook nominaal. Vorig jaar reden er 12.000

goederentreinen minder dan in 2022. Dat betekent honderdduizenden extra vrachtwagenbewegingen en meer files, en dat met een enorme onderhoudsopgave. De staatssecretaris wil terecht inzetten op Europese harmonisatie, maar dat kost tijd, en succes is niet verzekerd. Ondertussen sleept deze situatie het concurrentienadeel ook mee naar de haven van Rotterdam, waar men met een heuse port shift vandoen heeft. Ik wil de staatssecretaris — dat is het antwoord op de vraag aan collega De Hoop — daarom vragen toe te zeggen te schakelen. Heroverweeg 27 miljoen van de in totaal hard te alloceren 850 miljoen onder uw uitvoeringsagenda, door de huidige tarieven te dempen tot en met 2030, als de nieuwe tarieven worden bepaald.

Wagenladingvervoer heeft geen toekomst. Stop met Kijfhoek en stop met pilots, aldus de sector. Daar zit uw dekking. Stut de economie nu en investeer de andere 825 miljoen conform de uitvoeringsagenda in goed goederenspoor. Ook dat is nodig.

Voorzitter. Ten slotte.

De voorzitter:

Meneer Schutz, voordat u verdergaat: u heeft een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PRO):

Het is in ieder geval een duidelijk voorstel. De heer Schutz zegt dat een deel van het bedrag dat de staatssecretaris de komende jaren uit wil trekken voor spoorgoederenvervoer, specifiek gealloceerd moet worden voor bijvoorbeeld gratis parkeerkosten of om de infratarieven te dempen. Dat is een concreet voorstel, dus dat wordt zeer gewaardeerd. De vraag is alleen wel: leidt dat nou echt tot een groter aantal kilometers? Ik heb namelijk met de heer Schutz meegekeken naar bijvoorbeeld de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer in Nederland. Als je dat vergelijkt met de afgelopen jaren, zeker als je tien jaar teruggaat, zie je dat het gewoon afgenomen is, terwijl we daar meer op willen sturen. Welke concrete doelen denkt de heer Schutz bijvoorbeeld met de staatssecretaris in de Kamer te kunnen stellen om er echt voor te zorgen dat het spoorgoederenvervoer toeneemt?

De heer Schutz (VVD):

Ten tijde van het benchmarkonderzoek zitten we met een modaliteitsverdeling van 60% verkeer over de weg, 31% via de binnenvaart en 9% over het spoor. Volgens de cijfers van het CBS is dat al weggezakt naar 2%, als je ook de zeevaart erbij neemt. Dit is enigszins een vergelijking van appels met peren, maar het zakt dus wel weg. Ik vind juist dat we die doelen moeten stellen om ervoor te zorgen dat we straks met elkaar met drie goede, flexibele modaliteiten de weg ontzien. Als we straks de enorme onderhoudsopgave op wegen, kunstwerken en dergelijke bij de horens moeten vatten, hebben we dat spoorgoederenvervoer keihard nodig. Dat zijn de doelen die ik met de staatssecretaris, en het liefst ook samen met de sector, zou willen stellen. Ik wil niet praten óver de sector, maar mét de sector, zodat de economische kansen waarmee zij dagdagelijks werken en ook de belemmeringen die zij zien, daarin verdisconteerd worden.

De voorzitter:

Volgens mij heeft de heer De Hoop nog een vervolgvraag.

De heer De Hoop (PRO):

Ik hoor veel herkenning in wat de heer Schutz zegt. De staatssecretaris trekt een flink pakket uit en ik denk dat dat ook goed is, maar mijn angst is een beetje — ik denk dat de heer Schutz die met mij deelt — dat we wel een pakket hebben en geld uittrekken maar we, doordat we niet heel scherpe doelen stellen, uiteindelijk niet uitkomen waar we naartoe willen bewegen en de percentages spoorgoederenvervoer zo laag blijven. Ik zou het mooi vinden als wij met elkaar in de Kamer de staatssecretaris ertoe kunnen bewegen om toch wat scherpere doelen te stellen, waar we het kabinet de komende jaren ook aan kunnen houden, zodat we iets meer waarborgen dat er daadwerkelijk meer van de weg naar het spoorgoederenvervoer gaat. Is de heer Schutz bereid om samen met mij de staatssecretaris hiertoe uit te dagen?

De heer **Schutz** (VVD):

Ik wil graag met de heer De Hoop en de andere collega's en vooral ook de staatssecretaris dat soort doelen bespreken. Wat kun je tegen concrete doelen hebben? Die brengen immers het succes waarschijnlijk dichterbij. Het is duidelijk dat de haven van Rotterdam aan de bel trekt omdat ze het containervervoer en ook het bulkvervoer zien weglekken naar Antwerpen. Hoe komt dat? Doordat verladers kiezen voor Antwerpen vanwege lagere kosten voor vervoer. Als je dat nadeel tijdelijk weg kunt nemen door te dempen en vanaf 2030 betere tarieven hanteert, misschien geharmoniseerd en al in Europa, dan zie ik eigenlijk alleen maar winnaars.

De **voorzitter**:

Meneer Schutz, u mag uw betoog vervolgen. U heeft nog ruim een halve minuut.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u wel. Naar aanleiding van de petitie van de familie van de tragisch omgekomen goederenspoormachinist Lars wil ik aandacht vragen voor de overgangen. Ik zal het omwille van de tijd iets korter houden. Ik vraag eigenlijk twee toezeggingen van de staatssecretaris. Ik vraag de staatssecretaris toe te zeggen om voor het einde van het jaar een landelijk overzicht op te stellen van deze overgangen en deze te prioriteren op basis van risico. Daarnaast vraag ik haar toe te zeggen de Kamer voor het tweede kwartaal van 2027 te informeren over een risicogerichte aanpak naar aanleiding van de beoordeling door ProRail. Ook ik wens de nabestaanden veel sterkte.

Ik dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond: er zijn verder geen interrupties. Dan geef ik het woord aan de heer Goudzwaard van JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Ook gisteren hebben wij, tijdens het commissiedebat Maritiem, gesteld dat zonder extra investeringen de zo gewenste modal shift uit beeld dreigt te raken. Dat heeft natuurlijk te maken met de betrouwbaarheid van de infrastructuur en de enorme kosten van het onverwachts omrijden. Los van de onderhoudsopgave moeten alternatieven voor de weg ook economisch aantrekkelijk zijn. Ik wil dit graag nader toelichten.

In 2026 ben je voor een trein van 1.200 ton in Nederland €2,22 per kilometer kwijt en in België is dat €0,94. In Nederland is het dus ruim twee keer zo duur. Het opstellen van

een goederentrein kost in Nederland €18 per uur en in België is dat bijna gratis. Wat betreft het chemietransport ben je in Nederland ten opzichte van België pak 'm beet een derde duurder uit. Het resultaat laat zich raden. Ik hoorde het mijn collega's ook zeggen: in Nederland krimpt het spoorgoederenvervoer en in België is de weg omhoog ingezet.

Hierover een aantal vragen aan de staatssecretaris. Wat gaat de staatssecretaris concreet doen om het verschil in kosten tussen Nederland en België op te heffen? Wat zijn de consequenties van dit enorme prijsverschil ten aanzien van onze ambities om die modal shift te bewerkstelligen? Is het geven van subsidie dan het meest geschikte instrument? Volgens JA21 ligt de pijn niet in de logistieke keten zelf. Het kruimelspoor komt zoals zo vaak toch bij onze overheid uit. Zij kwam in 2023 met een absurde stijging van de infrastructuurheffingen voor het opstellen en rangeren. De overheid wil dus meer goederen over het spoor vervoeren, maar maakt datzelfde vervoer ondertussen wel duurder. Ik moest denken aan Knorretje, die Winnie de Poeh voor de zoveelste keer betrapt, de berenpoot diep in de honingpot — en maar blijven graaien! Hier is de honingpot de portemonnee van de ondernemer. Vervolgens bieden wij subsidies aan om het vervoer over dat dure spoor weer aantrekkelijk te maken. Kan de staatssecretaris niet beter eerst die berenpoot uit de honingpot vandaan halen?

Nog wat concreter, voorzitter. Welke mogelijkheden ziet het kabinet om de infraheffingen voor het opstellen en rangeren te verlagen richting het niveau van voor 2023? Welke mogelijkheden ziet het kabinet om de corridors voor 740 metertreinen versneld te realiseren, zodat er meer goederen per trein vervoerd kunnen worden? Wat zijn de mogelijkheden op dat gebied? Kan het kabinet per corridor aangeven wanneer de capaciteit daadwerkelijk beschikbaar is? Kan het kabinet tot slot met buurlanden, in het bijzonder met Duitsland natuurlijk, tot bindende uitvoeringsafspraken komen over deze corridors, zodat Nederlandse investeringen eindelijk eens gaan renderen?

Voorzitter. Nog kort iets over de emplacementen. Naast alle mooie ontwikkelingen in de uitvoeringsagenda had ik wel iets meer willen lezen over de voortgang van de landelijke emplacementenprojecten. Het is wat mij betreft onlogisch dat elke veiligheidsregio unieke regels kan uitstorten over allerlei individuele emplacementen, zoals nu wel het geval is. Zo waren wij op werkbezoek bij het emplacement Kijfhoek; op een zinderend hete nazomerdag, weet ik nog wel. Daar moest men een eigen brandweervoorziening met eigen regels voor blusmateriaal paraat hebben, terwijl de lokale brandweer — iedereen die daar is geweest, weet het — letterlijk om de hoek zit. Of neem het verhaal dat vanwege een paar waargenomen dauwdruppeltjes bij chemietreinen een heel emplacement stilgelegd moet worden voor onderzoek. Begrijp me niet verkeerd: veiligheid staat voorop. Maar iedere aanvullende maatregel moet aantoonbaar iets toevoegen aan veiligheid, en dat is hier simpelweg niet het geval. Is de staatssecretaris bereid om uiteenlopende lokale eisen tegen het licht te houden en voorschriften die geen aantoonbare veiligheidswinst opleveren te schrappen? Zo ja, wanneer kan ik daartoe dan een concreet voorstel verwachten?

Heb ik nog tijd over, voorzitter?

De **voorzitter**:

Nee, ik wilde net ingrijpen en zeggen dat uw tijd voorbij was.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Oké, dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop van PRO.

De heer **De Hoop** (PRO):

Voorzitter. Het spoor is natuurlijk van cruciaal belang voor de bereikbaarheid in Nederland. Niet alleen voor de mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer, maar ook voor het vervoer van goederen is het belangrijk dat we een veilig en robuust spoor hebben. Wanneer we het spoor in ons land verbeteren, kan dit een grote positieve bijdrage leveren aan meer goederenvervoer. We moeten er dus voor zorgen dat het voor bedrijven aantrekkelijk is om te kiezen voor vervoer over spoor. Dat ontlast de wegen en is vaak ook nog eens duurzamer en efficiënter.

Als we naar de cijfers kijken, zien we dat het maar niet lukt om het goederenvervoer per spoor te laten toenemen. Ik had het net al over de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer in Nederland. Vergeleken met 2016 leggen we nu 1,2 miljoen kilometer minder af en wordt er 1,9 miljard ton minder per kilometer vervoerd. Dat is echt een flinke afname en niet wat wij willen. Is de staatssecretaris bereid om concrete doelen te stellen ten aanzien van zowel meer kilometers spoorgoederenvervoer als meer ton per kilometer? Dan kunnen we de staatssecretaris daar ook aan houden en zijn we er als Kamer aan gecommitteerd.

Voorzitter. Het is van groot belang dat het spoor voldoende betrouwbaar is. De grote vraag is echter hoe we ervoor gaan zorgen dat ons spoor toekomstbestendig en weerbaar is. Eerlijk gezegd heeft mijn fractie hier wel grote zorgen over. We zien dat de opgaven voor het spoor steeds groter worden. Van het kabinet horen we steeds dat er keuzes gemaakt moeten worden omdat het niet anders kan. Ik maak me grote zorgen dat we nu niet voldoende investeren en de problemen voor ons uit schuiven, waarna we over een tijdje weer spijt zullen hebben dat we de noodzakelijke investeringen niet hebben gedaan. We zien al heel vaak verzakkingen en andere relatief beperkte verstoringen. Als er ergens brand is, zoals laatst bij Rotterdam, ligt een spoortracé er zomaar een week uit omdat er onvoldoende onderdelen beschikbaar zijn en er een tekort aan vakmensen is om de schade te herstellen. Als dit zo doorgaat, worden de problemen alleen maar groter en dat is niet alleen funest voor het spoorsysteem, maar ook voor onze economie en voor veel bedrijven die dolgraag hun goederen via het spoor willen laten transporteren. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. Het is dus essentieel dat we meer investeren in het weerbaar maken van ons spoorsysteem. Het kabinet is financieel best star, maar gelukkig zijn er in Europa snel mogelijkheden, nu er ook een discussie is over het Meerjarig Financieel Kader en het Connect Europe Fund. Het bedrag voor militaire mobiliteit wordt mogelijk vertienvoudigd. We moeten ervoor zorgen dat Nederland niet achter het net vist. Daarom een paar concrete vragen. Ziet de staatssecretaris hierin kansen voor financiering van noodzakelijke investeringen in het spoorgoederenvervoer? Zo ja, welke? Probeert de staatssecretaris ook invloed uit te oefenen via de Europese Raad om voldoende geld te reserveren voor militaire mobiliteit en goederenvervoer? Kan dit ook meer ruimte bieden in het afwegingskader voor spoorgoederen en militaire mobiliteit?

Voorzitter. Nog enkele concrete punten over het spoor. Vanuit Oost-Nederland bereiken ons zorgen over het feit dat, vooruitlopend op de uitkomst van onderzoek naar de toekomst van het spoorgoederenvervoer dat nu loopt, al keuzes worden gemaakt. Daarom vraag ik de staatssecretaris om hierover met de regio in gesprek te gaan en te voorkomen dat er stappen worden gezet waarover de onderzoekers straks wellicht concluderen dat ze niet verstandig zijn. Kan de staatssecretaris toezeggen dat beide onderzoeken in samenhang worden gewogen?

De voorzitter:

Meneer De Hoop, u heeft een interruptie van de heer Goudzwaard.

De heer Goudzwaard (JA21):

Ja, puur vanuit nieuwsgierigheid. Ik heb de heer De Hoop leren kennen als iemand die vrij pragmatisch in de wedstrijd zit. Ik had het in mijn laatste inbreng over de emplacementen en het feit dat je, ondanks dat er een brandweer naast je emplacement zit, toch nog alles zelf moet regelen. Ik noemde ook het voorbeeld van dauwdruppeltjes op zo'n container. Dan moet zo'n heel rangeerterrein plat worden gelegd. Als je dat gaat vervoeren met bijvoorbeeld een vrachtwagen, verschijnen die druppeltjes ook maar heeft niemand het door. Vindt de heer De Hoop ook dat we hierin doorschieten? Vraagt hij ook om versoepeling op dat gebied?

De heer De Hoop (PRO):

Ik snap de vraag heel goed. Ik begrijp vanuit de Rijksoverheid heel goed dat er in eerste instantie voor dit soort dingen uniforme regels komen, door het hele land. Dat begrijp ik heel goed, maar er zijn natuurlijk situaties waarin je echt wel maatwerk kunt en moet toepassen. Dit lijkt mij zo'n situatie waarvan je bij goed nadenken zegt: is dit nou nodig? Als het goed beargumenteerd wordt, moet je daar ook naar kijken, vind ik. Ik denk dat dat in dit geval onvoldoende gebeurt. Ik hoor ook graag van de staatssecretaris hoe ze daartegen aankijkt. Misschien zijn er redenen waarom het toch anders gewogen wordt. Dan hoor ik dat graag, maar ik ben het wel met de heer Goudzwaard eens. In zo'n geval denk je: moet dit nou zo?

De voorzitter:

U mag uw betoog vervolgen.

De heer De Hoop (PRO):

Dan nog twee korte punten. In het verlengde hiervan is het van belang dat bij de keuzes voor spoorgoederencorridors ook goed gekeken wordt naar de andere opgaven, zoals woningbouw, veiligheid en leefbaarheid. Graag de toezegging dat al dit soort dingen echt integraal gewogen worden. Wordt er ook gekeken naar omwonenden? Bij spoorgoederenvervoer is dat natuurlijk van belang.

Ten slotte, voorzitter. Ik noemde al de weerbaarheid van ons spoor. Die is cruciaal, niet alleen voor het reguliere goederen- en reizigersvervoer, maar zeker ook voor het vervoer van militaire goederen. Recent werden we opgeschrikt door massale sabotageacties op het spoor. Sindsdien is het vrij stil omdat het onderzoek nog loopt. We zagen overigens wel hele stevige teksten van minister Karremans, dat iedereen persoonlijk nagetrokken moet worden en dat iedereen voor het gerecht gesleept moet worden. Ik hoor graag van de staatssecretaris ...

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, is dit uw laatste vraag? U bent ...

De heer **De Hoop** (PRO):

Dit is mijn laatste zin.

De **voorzitter**:

Goed zo.

De heer **De Hoop** (PRO):

Ik hoor graag van de staatssecretaris hoe de betrokken diensten de middelen krijgen die ze nodig hebben om het spoor veilig te houden en de mensen die sabotage gepleegd hebben hard aan te pakken.

Tot zover.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties. Dan ga ik naar de heer Van Leijen van D66.

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

Dank je wel, voorzitter. Vandaag zal de laatste keer zijn dat ik een commissiedebat doe op het gebied van de portefeuille Spoor. Mijn collega Dion Huidekooper, die bezig is met het laatste stukje van de parlementaire enquête, keert namelijk weer terug. Maar ik mag nog één keer.

Voorzitter. Het spoorgoederenvervoer krijgt zelden de aandacht die het verdient. Het is de ruggengraat van onze havens en industrie en steeds nadrukkelijker ook van onze weerbaarheid. De staatssecretaris schrijft zelfs dat meer spoorgoederenvervoer een deel van de oplossing is, en dat ben ik met haar eens. Maar dan moet het spoor er wel liggen en operationeel zijn. Dan heb ik het over twee dingen: de ontbrekende noordelijke aftakking van de Betuweroute en de problemen bij de Kijfhoek, die vandaag al een paar keer voorbijkwamen.

De Betuweroute loopt naar het Ruhrgebied, niet naar Noordoost-Europa. Die aftakking stond wel in de oorspronkelijke plannen, maar werd in 1996 geschrapt vanwege de kosten. In 2021 vroeg de Kamer bijna unaniem om onderzoek en sindsdien loopt het traject Goederenrouting Noordoost-Europa. In december werd duidelijkheid over nut en noodzaak verwacht voor mei of juli van dit jaar. Nou ja, vandaag is het 1 oktober en de kabinetsbrief spreekt alleen van "toewerken naar strategische keuzes". Die goederentreinen rijden nu over het gewone spoor, onder meer via Zutphen en Deventer, waar bewoners al jaren klagen over overlast. Het kabinet wil dat meer treinen de Betuweroute nemen, maar zegt zelf dat financiële prikkels weinig helpen. Treinen kiezen namelijk de route waar het spoor ligt. Willen we ze een andere kant op krijgen, dan moet daar ook spoor liggen. Zeker nu onze havens het beginpunt zijn van militaire transporten naar Oost-Europa, is een route noodzakelijk. Die is goed voor de economie en voor onze veiligheid. Ik vraag de staatssecretaris niet om een tracé te kiezen, maar wel een besluitmoment. Wat is de uitkomst van het nut- en noodzaakonderzoek en wanneer volgt de Kamerbrief? Welke opties, inclusief de Noordtak, worden doorgerekend op kosten, overlast en veiligheid?

Voorzitter. Laten we het eens hebben over Kijfhoek. Eind juli ging het mis bij Barendrecht. Door een verzakking van het spoor raakten locomotieven de rand van een overkapping. Het gevolg: langdurige stremmingen voor het goederenvervoer, tot eind augustus. Alsof dat niet genoeg was, bleek op 5 september tijdens een blustest dat de bluswatervoorziening op Kijfhoek-Noord niet op orde was. Op 10 september konden de beperkingen voor gevaarlijke stoffen eraf. Twee serieuze incidenten in korte tijd, en dat rond ons allerbelangrijkste rangeerterrein. Wat mij echt ongerust maakt, is niet alleen de storing zelf, maar de blinde vlek. Hoe kan het dat niemand dit eerder heeft opgemerkt? ProRail zoekt nog naar een verklaring, maar een blusinstallatie die pas bij een test door de mand valt, roept grote vragen op. Hoelang was dit dan al zo? Dit raakt de kern van onze uitvoeringsagenda, betrouwbaarheid, en het raakt direct de veiligheid.

We komen nu bij een aantal dringende vragen. Wanneer is de oorzaak hiervan helder? Wanneer is het spoor weer beschikbaar? Daar komt nog iets bij. Dat is ook al een paar keer voorbijgekomen. RailGood en DB Cargo trokken aan de bel met de vraag om lagere parkeer- en rangeertarieven. Het koude antwoord was destijds: de tarieven ligt vast tot 2029. Ik vraag me dan wel af: hoe houden wij ons spoorvervoer concurrerend? Want laten we helder zijn: dit is de meest duurzame modaliteit. Het is een fileontlaster van jewelste en de ruggengraat van onze economie.

Voorzitter. Het kabinet spreekt mooie woorden over spoorgoederenvervoer. Laten we die woorden omzetten in daden, op zijn Rotterdams. We kijken uit naar de nieuwe resultaten van de staatssecretaris.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Leijen. Ik zie twee interrupties. Ik kon niet zo snel zien wie het eerste was, maar ik zie dat de heer Goudzwaard het eerst het woord krijgt.

De heer Goudzwaard (JA21):

Ik drukte heel brutaal op het microfoonknopje. Dat ging helemaal nergens over; mijn excuses daarvoor, voorzitter. Met mijn buurman hier naast mij hadden we het over pragmatisch zijn. Ik moest toch even terugdenken aan een documentaire die ik had gezien, van Zembla volgens mij. Die ging over dassen die de spoorweg ondergraven. Er zouden enorme kunstburchten moeten worden aangelegd. Ik heb de hele documentaire gekeken. Dat ging over tientallen miljoenen. Volgens mij ging de optelsom op een gegeven moment al snel richting de 50 miljoen, 60 miljoen. Mijn vraag aan mijn collega is: in hoeverre maakt D66 die afweging? Schieten wij door? Het geld dat daarin wordt geïnvesteerd, komt namelijk niet ten goede aan spoorgoederenvervoer, dat vele, vele, vele malen minder belastend is voor het milieu. Waar maakt u daarin de afweging? Zou u daar iets over kunnen zeggen?

De heer Van Leijen (D66):

Ik ken deze specifieke documentaire niet, dus ik zou zeggen: stuur hem vooral door, dan ga ik hem kijken. In algemene zin denk ik dat je altijd moet kijken naar waar je regeldruk, vooral onnodige regeldruk, kan verlichten. Als dat de concurrentiepositie van Nederland ten goede komt en er een goed verhaal onder ligt, dan moet je dat vooral doen. Dat staat ook in het coalitieakkoord.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Goudzwaard nog een aanvullende vraag heeft.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik probeer toch wat meer uit te lokken. De heer Van Leijen geeft een aantal zaken mee, maar het punt is: die kosten blijven oplopen en oplopen, naar ik kan zien. Dat gaat echt over meerdere miljoenen. Ik denk dat de staatssecretaris misschien wel een concreet getal kan geven. Dat mist D66 dan natuurlijk allemaal op minder CO₂-uitstoot. We laten enorm veel liggen. Komt er op een gegeven moment dan echt niet een getal waarvan u zegt: tot hier en niet verder? Ik bedoel, hoeveel is dan ...

De **voorzitter**:

Meneer Goudzwaard, was is uw vraag? We zouden kort en krachtig ...

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Hoeveel is zo'n familie dassen dan nog waard als je kijkt naar de enorme hoeveelheden geld die daarin omgaan en je de klimaatbesparing, die D66 zo belangrijk vindt, laat liggen?

De **voorzitter**:

Uw punt is helder. Ik geef de heer Van Leijen het woord om daar een reactie op te geven.

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

Ik zou ook nog even een wedervraag willen stellen aan de heer Goudzwaard. Help me nog even de link te begrijpen tussen dassen en CO₂-besparing, want die zie ik nog niet helemaal. Als het er in algemene zin over gaat dat we pragmatisch moeten kijken en dingen tegen elkaar moeten afwegen, dan vinden we elkaar, denk ik, volledig.

De **voorzitter**:

U probeert ertussen te komen, meneer Goudzwaard, maar we gaan niet op elkaar reageren, dus u kunt nog een interruptie plaatsen. Ik denk dat u er nog eentje over hebt. Als u niet tevreden bent met het antwoord, kunt u nog een interruptie plaatsen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik licht het even heel kort toe, als de heer Van Leijen echt niet begrijpt wat mijn punt is. Het punt is dat wij natuurlijk miljoenen per jaar kwijt zijn aan dit soort interventies. Dat geld gaat dan af van spoorgoederenvervoer. Dat komt allemaal uit hetzelfde IenW-budget. Dat kunnen we volgens mij vele malen efficiënter inzetten. Daarmee kunnen we dus ons klimaat ook vooruithelpen. Dat is eigenlijk waar ik aan refereerde. Ik hoop dus dat ik het zo toch nog een beetje heb kunnen toelichten.

De **voorzitter**:

Ik denk dat de heer Van Leijen daar wel even op wil reageren.

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

U heeft het inderdaad een beetje kunnen toelichten. Dat is fijn. Als u concrete voorstellen heeft, kijk ik daar graag naar. U heeft mijn contactgegevens. Laten we dat dus samen doen.

De **voorzitter**:

Prima. Dan is er nog een interruptie van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):

Ik hoorde de heer Van Leijen bijna nog enthousiaster dan PRO pleiten voor spoorgoederenvervoer. Dat is dus heel positief. Ik zou dan wel de vraag willen stellen of hij ook vindt dat we eigenlijk met het kabinet en in de Kamer concrete doelen moeten stellen voor het aantal treinkilometers en ook het aantal tonkilometers dat we per jaar afleggen, zodat we ook echt die beweging kunnen maken naar meer gebruik van spoorgoederenvervoer en ons daar met elkaar ook aan kunnen committeren. Zou hij het ook goed vinden dat de staatssecretaris die toezegging zou doen?

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

Ik ga iets doen wat ik nog nooit gedaan heb in een debat. Ik ga de heer Schutz gewoon letterlijk citeren: wie kan er iets hebben tegen concrete doelen? Het lijkt mij dus een prima idee.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Een toezegging, ja! Verder zijn er geen interrupties. Dan zou ik mevrouw Van der Plas willen vragen of zij het voorzitterschap even over wil nemen, zodat ik mijn bijdrage kan doen.

Voorzitter: Van der Plas

De **voorzitter**:

Dat doe ik graag. Ik geef het woord aan mevrouw Boelsma voor haar inbreng namens het CDA.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Spoorgoederenvervoer is van groot belang voor de staat van onze infrastructuur, de internationale handel en de militaire mobiliteit. Daarom is het goed dat wordt ingezet op multimodaal goederenvervoer waarbij spoor en binnenvaart een grotere rol krijgen naast het wegvervoer. De infrastructurele opgaves zijn immers groot en de druk op het weggennet neemt toe. Een sterke spoorgoederensector is daarbij essentieel voor het transport van grondstoffen, consumentenproducten en — het is al eerder gezegd — in toenemende mate het defensiematerieel. De ambitie om meer goederen via het spoor te vervoeren, verdient daarom steun. In dat licht is onlangs ook de motie van collega Van Lanschot aangenomen over een fast track in het MIRT-proces voor infrastructuur ten behoeve van militaire mobiliteit. Kan de staatssecretaris schetsen wat we de komende tijd precies gaan doen om dualuse-infrastructuur structureel te verankeren in het Nederlandse infrastructuurbeleid? Ik wijs hierbij ook op de Europese havenstrategie. Hoe gaat de staatssecretaris de fast track die ik net benoemde, benutten om uitvoering te geven aan deze strategie? Welke spoorprojecten die onze havens met het achterland verbinden, kunnen hierdoor worden versneld? De impactanalyse van militaire mobiliteit laat zien dat een sterke groei tot verdringing van civiel vervoer kan leiden. Wanneer krijgen we in beeld hoeveel extra spoor- en emplacementcapaciteit er nodig is voor de militaire opgave en de Europese havenstrategie?

Dan de overlegstructuur in het spoorgoederenvervoer. In het advies van Christophe van

der Maat wordt een spoorgoederentafel in nieuwe stijl voorgesteld. Hoe borgt de staatssecretaris dat de uitvoeringsorganisaties hier goed aan tafel komen?

Voorzitter. Dan verzakkingen door dassenburchten, waardoor spoorlijnen soms dagenlang platliggen; ik sluit een beetje aan bij de heer Goudzwaard. In 2023 kreeg het CDA de toezegging dat er onderzoek gedaan zou worden naar de mogelijkheden van een generieke ontheffing, omdat ProRail dan sneller kan handelen. Dat is volgens mijn informatie nog niet het geval. Zou de staatssecretaris serieus willen kijken naar een generieke ontheffing voor ProRail, zodat locatiegerichte onderzoeken en ontheffingen niet meer nodig zijn en vertraging en risico op verzakkingen van het spoor daardoor worden verminderd? Over de infraheffingen sluit ik graag aan bij mijn voorgangers de heer Schutz, de heer Goudzwaard en de heer Van Leijen, die hier al heel veel vragen over hebben gesteld.

Als laatste punt en belangrijke punt wil ik de petitie over de onbeveiligde spoorwegovergangen bespreken. Het aanbieden van deze petitie heeft een diepe indruk achtergelaten, ik denk bij alle mensen die daar aanwezig waren. Familie van de omgekomen machinist heeft ruim 8.000 handtekeningen en heel veel verdrietige verhalen opgehaald als nagedachtenis, waarvoor diep respect. Wij hebben de reactie op de petitie gelezen en aan lang niet alle punten die daarin gevraagd worden, kan tegemoetgekomen worden. Mevrouw Van der Plas heeft daar, denk ik, al heel veel over gezegd. Hoe kunnen we er toch voor zorgen dat de veiligheid van machinisten en andere medewerkers beter wordt? Er zijn toch spoorwegovergangen die in het vizier zijn qua veiligheidsrisico waar soms met een aantal aanpassingen heel veel leed voorkomen zou kunnen worden? Ik zou heel graag een reactie van de staatssecretaris hierop krijgen. Ik ben ook benieuwd naar de antwoorden op de vragen van mevrouw Van der Plas. Ik wens de familie heel veel sterkte toe.

Tot zover mijn bijdrage.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties, dus ik geef het voorzitterschap weer terug aan mevrouw Boelsma.

Voorzitter: Boelsma-Hoekstra

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even naar de staatssecretaris. Hoeveel tijd hebt u nodig om de vragen te beantwoorden? Een halfuur, hoor ik. Dan zijn we hier om 15.35 weer aanwezig.

De vergadering wordt van 15.06 uur tot 15.35 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering. Het woord is zo aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Ook in deze termijn hebben de leden weer vier korte interrupties op staatssecretaris. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter, dank u wel. Voordat ik aan mijn algemene inleiding begin, wil ik eerst

beginnen met de petitie van de familie Bussing. Ik heb de familie net ook even gesproken. Allereerst wil ik u natuurlijk nog heel veel sterkte wensen. Ik denk dat het heel lastig is om in te schatten en ook in te voelen wat het is om met zo'n verlies om te gaan. Ik vind het ook heel moedig dat u hier zit en ik was ook geraakt door wat u zei: dit is voor ons ook een moment om misschien iets te doen met een gebeurtenis waarvan je hoopt en verwacht die nooit mee te maken. Dus nogmaals mijn enorme respect daarvoor. Ik hoop ook dat wij hier het goede mee kunnen doen, zodat het nog iets doet.

U heeft allen ook aandacht gevraagd voor deze petitie, en terecht. Ik heb ook tegen de familie gezegd: wij gaan natuurlijk zeker met die beleidsagenda bezig en wij gaan zeker 2.000 overwegen bekijken. Wat ik belangrijker vind — dat wil ik de familie ook meegeven — is dat ik van plan ben om een budget beschikbaar te stellen van om te beginnen 5 miljoen waarmee we, zonder eerst te wachten op een plan, heel concreet gelijk kunnen beginnen. We willen daarbij gebruikmaken van de expertise van machinisten, van mensen die daar werken, om een gevoel te krijgen van waar dan het gevaar zit, wat je kunt doen. We hadden het over de knipperlichten en andere manieren waarop je ervoor kunt zorgen dat machinisten op tijd gewaarschuwd worden, maar dat ook mensen die aan het verkeer deelnemen op tijd worden gewaarschuwd. Soms zit dat in hele kleine dingen, maar hebben die wel een enorm effect. Soms zijn het hekken en soms zijn het inderdaad knipperlichten. Dus wat ik graag wil meegeven en wat ik ook de familie wil beloven — dat zeg ik ook tegen uw commissie — is dat ik in ieder geval op deze manier samen met ProRail, die dat zal moeten doen, en de betrokkenen zo snel mogelijk wil zorgen dat we in ieder geval met de kleinere maatregelen die ook tempo betekenen aan de slag gaan. Dat zou weleens een grotere impact kunnen hebben dan wachten op een plan.

Dan wat ProRail verder doet, wat natuurlijk ook moet gebeuren. We hebben 2.000 overwegen. Daar zit ook een risicomodel in. We gaan daar ook mee aan de slag. We moeten ook zorgen dat met name de haven- en industrieoverwegen echt onderdeel worden van dat risicomodel. Dat gaat ook gebeuren. Mevrouw Van der Plas vroeg mij zeer indringend: wat gaat u daar dan aan doen, om machinisten veilig thuis te laten komen? Nou, ik wil er in ieder geval voor zorgen dat er veel sneller, zonder te wachten op een plan, kleine maatregelen genomen kunnen worden. Alles voorkomen kan niet — dat hebben we ook met elkaar gewisseld — maar je kan in ieder geval je uiterste best doen om zo veel mogelijk te doen. Dat gaan we zeker doen en daar houden we ook contact over.

De **voorzitter**:

Ik zie die dat verschillende leden daar een vraag over hebben. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank aan de staatssecretaris voor haar woorden richting de familie, in eerste instantie. Want als het voor iemand belangrijk is, dan is het denk ik voor de nabestaanden van Lars. Ik ken deze staatssecretaris inmiddels redelijk goed en ik weet dat wat ze hier zegt ook gemeente woorden zijn, dat ze ook uit haar hart komen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dank.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik vind het ook mooi om te horen dat er nu eerst 5 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor in ieder geval kleine maatregelen. Er gaat dus in ieder geval iets in gang gezet worden. Dat is inderdaad beter dan wachten op een plan.

Maar ik had nog twee vragen gesteld. Het gaat om de uitwerking van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid om op overgangen rekening te houden met het gedrag van andere weggebruikers. En wanneer kunnen we een voorstel tegemoetzien om de bijna 400 overwegen op industrie- en haventerreinen op een andere, goedkopere manier veilig te maken? Dat is namelijk wat ik uit de brief begreep. Daarnaast wil ik over die 5 miljoen en die kleine maatregelen graag weten of de staatssecretaris de commissie een terugkoppeling kan geven van hoe dat er precies uit ziet en op welke termijn dat dan kan.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat laatste kan ik graag toezeggen, want ik vind het zelf ook belangrijk dat we zo snel mogelijk iets concreets laten zien. Ik moet dat natuurlijk wel met ProRail doen, maar dat ga ik ook doen. Dank ook weer voor uw woorden.

We hopen volgend jaar aan de hand van het risicomodel duidelijk te maken hoe we die 400 havenoverwegen gaan oppakken. Dan houden we dus ook gelijk rekening met wat de veiligheidsinstantie heeft gezegd, zodat we in ieder geval weer even een integraal plan hebben, maar wel in die fases: eerst een hele concrete fase en dan komen we begin volgend jaar met een plan.

De heer **Schutz** (VVD):

Met mevrouw Van der Plas wilde ik even wachten met interrumpen als mensen hun respect betonen, dus dank voor de woorden aan de familie, aan de nabestaanden. Het is goed om te horen en fijn dat daar aandacht voor is, en het is ook fijn dat u hier een geste doet naar aanleiding daarvan.

Ik heb het idee dat we met elkaar hetzelfde bedoelen en het steeds op onze eigen manier zeggen. Ik heb er dus ook even behoefte aan om het te verankeren. Ik heb er namelijk twee toezeggingen op gevraagd. Ik denk dat u net heeft toegezegd dat u door ProRail de overgangen laat prioriteren op basis van risico en dat u naar aanleiding daarvan volgend jaar met een plan komt. Dat zijn we met elkaar eens.

Staatssecretaris **Bertram**:

Zeker. Ja.

De **voorzitter**:

Prima. Dan kijk ik nog even rond. Had de heer De Hoop ook een interruptie? Nee? Oké. Dan geef ik het woord weer aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter. Ik zou willen doorgaan met mijn algemene inleiding en dan heb ik, geloof ik, vier mapjes. Ik wil eerst even een algemene inleiding houden om het belang van goederenvervoer duidelijk te maken. Dan ga ik het hebben over daling van het volume in relatie tot betaalbaarheid, want daar zijn ook veel vragen over gesteld. Dan ga ik naar militaire mobiliteit en weerbaarheid, en dan naar veiligheid en omgeving — dat zijn meer

de concrete vragen die gesteld zijn. En dan heb ik uiteraard het mapje overig.

Voorzitter. Ik denk dat ik het direct met de commissie eens ben dat het spoorgoederenvervoer soms nog weleens vergeten wordt, maar dat het uitermate cruciaal is dat we daar aandacht voor hebben. Ik heb zelf twee kengetallen uit mijn hoofd geleerd: 50.000 goederentreinen, 36 miljoen ton aan goederen. Dat is gewoon veel. Als we dat goed doen, dan betekent het ook dat het voor meerdere maatschappelijke doeleinden relevant is. Dat zijn economie en defensie; daar kom ik straks op terug bij weerbaarheid. Maar je zag de afgelopen zomer ook wat het afnemende waterpeil doet en hoe je dan toch afhankelijk bent van andere vormen van vervoer. Als het gaat om duurzaamheid — dat is ook al gezegd — is het een hele belangrijke manier van vervoeren. Het is ook van groot belang voor onze internationale bereikbaarheid en voor onze militaire mobiliteit. Dat laatste wordt nog weleens vergeten, maar zeker als je ziet wat er actueel allemaal gaande is, dan is het goederenvervoer voor militaire transporten van een niet te onderschatten belang. Ik denk dus dat het ook heel erg relevant is dat we dat doen en dat we daar aandacht aan besteden.

We hebben inmiddels ook best het een en ander geïnvesteerd. We kiezen dus ook voor dual use; daar kom ik straks nog op terug. Als je iets doet aan de civiele kant, dan moet je natuurlijk gelijk de militaire kant meenemen, want dat is verreweg het beste wat je kunt doen. We hebben inmiddels een miljard euro geïnvesteerd. Dan pak ik natuurlijk ook de lopende programma's mee, maar die zijn ook voor het goederenvervoer van belang. Het hoogfrequentiespoor waarvan de heer Björn Borg de rapporteur is voor deze commissie. Nee, sorry, excuus: Schutz natuurlijk. Ik zit helemaal in mijn betoog. Het zou best wel oké zijn, toch?

(Hilariteit)

De **voorzitter**:

Dit ontlokt een reactie aan de heer Björn Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik zal mijn pruik even af doen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Goed, ik ga door. ERTMS en dat 740 meterprogramma, en daar hebben we ook nog eens 250 miljoen toegevoegd voor dat dual use. Daar wil ik drie programma's even uitlichten, omdat die echt van groot belang zijn. Ik ga volgende week woensdag met de staatssecretaris van Defensie naar de Maasvlakte. Niet voor niets, want daar heb je een logistieke cluster, maar daar heb je natuurlijk ook die Defensieterminal. Daar zit 130 miljoen in. We investeren dus echt ook wel op deze plekken.

Als tweede zou ik willen wijzen op het 740 meterprogramma. Ik ben er inmiddels van doordrongen hoe belangrijk dat is, want hoe langer die trein, hoe minder kosten die maakt en hoe beter we de boel kunnen vervoeren. Op Deventer en Tilburg is het programma inmiddels opgestart. Het is overigens ook een eis vanuit het TEN-T en Europa, dus we doen dat niet voor niets. We treffen ook maatregelen op Kijfhoek. Daar ga ik het zo meteen nog over hebben, maar het is wel superbelangrijk dat we ook daar dat dual use handen en voeten geven. Hoe meer we dat namelijk doen, hoe beter het is.

Dat alles zit in een uitvoeringsagenda, en die heb ik voor mezelf nog eens even uit de stukken gehaald. Dat is gelijk ook een antwoord op de vraag van bijvoorbeeld mevrouw Van der Plas, maar ook van anderen van u, die vroegen: ga je nou dingen ook in normen vastleggen? Ga je ook doelstellingen vastleggen? Als je naar dat beleidsplan kijkt, dan staan daar vijf doelstellingen in: een betrouwbaar spoorgoederennetwerk, soepele doorstroom op de corridors, efficiënte ontwikkeling op de first and last mile, optimaal gebruik van de Betuweroute en een veilige, duurzame, gezonde leefomgeving. Al die onderdelen zijn wij aan het operationaliseren. Die krijgt u ook. Ik probeer die zo concreet mogelijk weer te geven, en daar zit dat goederenvervoer natuurlijk ook in.

Dan kom ik bij het eerste blokje, namelijk op de vraag hoe je moet aankijken tegen die daling van het volume in relatie tot de betaalbaarheid. Als je een sector van belang vindt, dan zijn woorden alleen natuurlijk niet voldoende. Dat snap ik ook. Als je naar de stukken kijkt, dan is er ook wel een reden waarom het volume naar beneden gaat. Daarin wil ik u wel even meenemen. Dat het volume naar beneden gaat, is niet fijn, maar het is wel goed om dat even met elkaar te delen. Het kolenvervoer is enorm naar beneden gegaan, en niet z'n beetje ook. Dat is van 44 naar 36 miljoen ton gegaan. Dat gaan we ook niet zomaar hernemen, dus we moeten echt op zoek naar andere vormen en andere vulling van die volumes, want die volumes zijn er wel, maar dat moet je doen.

De **voorzitter**:

Ik zie een interruptie van de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik hoor vaker het woord "kolen". Ik lees het woord "kolen". Ik hoor nu het woord "kolen" weer. Er zal echt wel wat veranderd zijn in het kolenvervoer, maar als Deutsche Bahn, Railgood, ProRail ... De FNV gaf er zelfs complimenten voor, nota bene aan mij als VVD'er. Als het grootste probleem van het spoorgoederenvervoer echt de betaalbaarheid is, dan zou ik eigenlijk de discussie echt wel verder willen trekken dan kolen. Dat verhaal ken ik wel.

Staatssecretaris **Bertram**:

Het goede nieuws is dat ik ook nog niet helemaal klaar was. Maar dit is wel een belangrijke om met elkaar te analyseren, want dat zeggen die spoorvervoerders natuurlijk ook: waar zie je in ieder geval de verschillen? Misschien dat de heer Schutz en ik het dan snel eens zijn, dat ieder geval die ladingen naar Duitsland echt wel veranderd zijn en dat het ook echt om grote aantallen gaat. Dan moet je erover nadenken wat je dan zou willen doen. Dat is precies de reden waarom ik een strategie in tweeën heb. Wat ik in ieder geval kan doen, is de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van het spoor zo goed mogelijk organiseren. Dat is overigens niet makkelijk; daar heb ik een deel van de commissie ook over gehoord. Ik ga daar zo meteen per locatie even op in. Het is in ieder geval wel iets waar we hard aan werken.

De betrouwbaarheid van de corridor zee-Zevenaar. We hebben natuurlijk gekeken naar die blusvoorziening op Kijfhoek — daar kom ik nog even op terug — en de verzakking in Barendrecht. Dat is allemaal iets waar we echt serieus aandacht aan moeten besteden. ProRail doet dat ook, dus ik verwacht binnenkort de analyses daarvan. Dat is in ieder geval iets wat ook bij ons als overheid ligt, samen met ProRail, om ervoor te zorgen dat betrouwbaarheid en beschikbaarheid omhooggaan.

Rondom betaalbaarheid kunnen we ook het volgende doen. Daarna kom ik dan op de subsidies. Ja, 740 meter lange treinen betekent bijvoorbeeld 8% tot 12% kostenvoordeel. Dat zijn echt belangrijke maatregelen die we kunnen nemen, en die moeten we dus ook nemen. We investeren — daar kom ik zo nog even op terug — in de capaciteit op het spoor. De Europese harmonisatie en de dual use: dat zijn allemaal inframaatregelen waar je van moet zeggen dat de overheid dat moet doen. Dat geldt ook voor — nu kom ik bij het punt van de heer Goudzwaard — de vermindering van regeldruk. Dat is toch een belangrijke: ervoor zorgen dat je op het spoorgoederenvervoer een aantal maatregelen zou kunnen treffen die het leven makkelijker maken, en die misschien ook wel tot minder kosten leiden.

Ik zou de heer Goudzwaard en anderen mee willen geven dat — ik kan er natuurlijk nog niet alles over zeggen — bij het afweegkader en de brief die de minister en ik half oktober verzenden die regeldruk prominent bij ons in het stappenplan zit. Dat hebben we natuurlijk ook in eerdere verhalen meegegeven. Ik kan dan ook meegeven dat wij ProRail en Rijkswaterstaat gevraagd hebben om in de volle breedte, dus ook bij spoorgoederen, te kijken welke regels nu echt knellend zijn. Dat betekent dus inderdaad ook wat voor spoorgoederen. Dan komen inderdaad die brandblusapparaten echt boven aan de lijst. Want is het nou zo logisch dat er op elk emplacement een brandweerunit van ProRail moet zijn terwijl iets verderop de lokale brandweer zit? Dat moeten we echt nog serieus gaan bekijken, want uiteindelijk is het niet het gezag van de rijksoverheid dat bepaalt wat waar komt; dat is de veiligheidsregio. Meer tegelijkertijd zijn het successievelijk echt wel issues en onderwerpen waarvan wij op het departement zelf ook denken: daar moeten we goed naar kijken, want het betekent ook iets financieels. Bovendien kunnen sommige procedures daar ook sneller. Ik kan u en de rest van de commissie dus in ieder geval meegeven dat dit een serieus onderdeel wordt van het afweegkader.

Dan de tarieven. Ik heb natuurlijk ook het onderzoek gezien waaruit blijkt dat met name vanwege subsidies er inderdaad een verschil is in ondersteuning. Ik moet in '28 met een nieuwe integrale weging komen voor de periode 2030 en verder. Daar zijn we heel druk mee bezig. In '29 moeten we dan de tarieven vaststellen. Ik vind het nog best lastig om te beoordelen — een deel van uw commissie zei dat natuurlijk al — wat er nou gebeurt met subsidies, en of je er daarmee inderdaad voor zorgt dat het spoorgoederenvervoer een betere positie krijgt. Ik ben dat nog serieus aan het bekijken, want we hebben natuurlijk tot en met '25 — dat heb ik even gecheckt — subsidie gehad. Die hebben we in partjes afgebouwd. Dat is niet voor niks zo gegaan. Ik zie inderdaad de verschillen. De vraag is of "opnieuw subsidies", naast alle inframaatregelen die we al nemen en ook maatregelen die iets doen met de prijs, de maatregel is die je zou moeten toepassen. Daar zijn wij serieus naar aan het kijken. Het is natuurlijk nog best een lastige als je net eerst die subsidies hebt afgebouwd, en dat ook met de Kamer hebt gedeeld, en dan inderdaad nu kijkt wat je nou als allerbeste kunt doen. Ik heb het uw commissie ook horen zeggen: uiteindelijk is het inderdaad niet zo dat we op lenW meerdere potten geld hebben. De heer Schultz heeft aangegeven hoe hij het betaald zou willen hebben, maar ik ben er zelf nog niet van overtuigd dat dit het meest gaat helpen.

De heer **Schutz** (VVD):

Daar heb ik wel een beetje moeite mee. Vorige week heb ik een opinie op de site van BNR Nieuwsradio kunnen plaatsen. Daar kreeg ik ook kritiek op. Door een professor uit Delft werd gezegd: dat werkt helemaal niet; je moet structureel investeren. Ja, maar dat

doen we ook al heel lang. Het gaat hier om een overbrugging, van 2028 naar 2030. Van wie zou u het anders aannemen, als het niet van de sector is? Er zitten allerlei bedrijven achter: van DB, RailGood, Port of Rotterdam — het is dus niet eens alleen de sector — tot en met de vakbond, de vertegenwoordiger, van de mensen die in die sector werken. Zij zeggen allemaal: dit is wat we moeten doen, in ieder geval voor die korte periode, want het is maar drie, vier jaar. Wat heeft u nodig om dan wel overtuigd te raken? Ik zou zeggen: ga meteen met dat spoorgoederenoverleg aan de slag; wees zelf voorzitter en luister naar de sector en anderen. Wat heeft u nodig?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik heb me eigenlijk het volgende voorgenomen. Ik begrijp de indringendheid van de vraag; dat mag duidelijk zijn. Ik zie ook de verschillen, die uit het onderzoek naar voren komen. Duitsland, België en Nederland zijn inderdaad echt verschillend. Ik heb dat overleg met de spoorgoederensector en alle andere betrokkenen. Ik heb in mijn hoofd zitten dat ik via het KiM nog eens goed zou willen beoordelen wat het effect van subsidies is. Dat hoeft helemaal geen langdurig onderzoek te zijn, maar ik heb wel een extra onderbouwing nodig. Wat doet die subsidie dan? Gaat die helpen om dit onderdeel van het spoor echt vooruit te helpen? Dat lijkt mij een logische stap, gelet op het feit dat we die subsidieregeling pas hebben afgebouwd.

De heer **De Hoop** (PRO):

Ik zit al een paar minuten naar de staatssecretaris te luisteren en ik merk dat zij echt het belang van het spoorgoederenvervoer ziet, maar op het moment dat het concreet wordt, is haar antwoord nog wel een beetje vrijblijvend. De Kamer is volgens mij op zoek naar een goede manier om te sturen op maatregelen die daadwerkelijk leiden tot een toename van de volumes, waar de staatssecretaris het net over had. Het is voor ons best moeilijk om daar grip op te krijgen.

Ik vraag me af of het niet helpt als de staatssecretaris de Kamer een brief stuurt waarin zij zelf een doel stelt, een realistisch doel, ook gezien de financiën — zo'n doel kan dus misschien niet eens te hoog worden gesteld — waarin zij schetst waar zij naartoe wil werken in volume en welke maatregelen daarbij passen. Het kan best zo zijn dat de maatregel die de heer Schutz voorstelt, misschien niet de meest effectieve is, maar dan kan de staatssecretaris daar een aantal dingen naast leggen en dan kan de Kamer ook nagaan waar zij op kan sturen. Ik denk dat dat de zoektocht is, dus ik zou de staatssecretaris willen vragen of zij na wil denken over concrete doelen en of zij daarbij dan ook wil omschrijven welke maatregelen daarbij passen, zodat we daarop kunnen sturen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zou me kunnen voorstellen — na het lezen van alle stukken vind ik namelijk wel dat ik met een antwoord hierop moet komen — dat ik voor het einde van het jaar met alle betrokkenen, en dus ook met het KiM, nog even één keer doorneem wat het doel zou moeten zijn. Dat moet ook realistisch zijn, want je kunt als overheid niet zomaar het wegvallen van kolen als onderdeel ... Ik bedoel dat nu niet als "we noemen maar kolen". Andersom geformuleerd: hoe zorg je ervoor dat de volumes op dit onderdeel van het spoor weer omhooggaan en wat heb je daarvoor nodig? Het onderdeel van de financiële ondersteuning zou ik daar onderdeel van willen laten zijn. Dan moeten we het dus ook eens worden over de vraag waar het geld vandaan moet komen. Dan heb je een drietrap: dit zouden we eigenlijk met het spoorgoederenvervoer willen doen, dit krijg ik

mee vanuit de sector en vind ik zelf ook betrouwbaar en relevant, waardoor het ons logisch lijkt om dat te doen, en dit zijn de maatregelen waarmee we dat verder kunnen ondersteunen. Ik ga er nog steeds van uit, zoals ik geschetst heb, dat we daarbij voor een deel ook investeringen nodig hebben, bijvoorbeeld voor de 740 metertrein. Dat is cruciaal. Als je dat niet doet, kun je blijven subsidiëren, maar dan komt er gewoon niks van terecht. Dat zullen we ook samen moeten doen met het militair transport. In dat conglomeraat van maatregelen zal ik nog eens even bekijken wat het betekent. Dan heb ik het denk ik iets preciezer dan wanneer we nu zouden zeggen "er moet een subsidieregeling komen" of "we doen het niet; we doen alleen maar infra". Dan kan ik het net iets preciezer plaatsen.

De voorzitter:

Er is een vervolginerruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PRO):

Die toezegging aan de commissie waardeer ik ten zeerste. Waar ik nog een beetje naar op zoek ben in de beantwoording van de staatssecretaris is het volgende. Ik bedoel het niet onaardig, maar het voelt alsof de staatssecretaris zich een beetje verschuilt achter wat zij schetste over de kolen met het oog op de volumes. Ik weet de exacte volumes die de staatssecretaris net noemde niet meer. Ik meen dat het in de miljoenen liep, dat het met een aantal miljoenen verminderd wordt, maar ik zag in de stukken dat het over 1,9 miljard ton minder gaat die over het spoor vervoerd wordt. Daarbij valt dat aantal toch een beetje in het niet. Er zijn veel vervoerders die eigenlijk wel meer over het spoor zouden willen vervoeren. Er liggen zo veel kansen. Snap de staatssecretaris dat het kan lijken alsof zij die mogelijkheden een beetje kleiner maakt door de aantallen in kolen hier zo specifiek naar voren te brengen?

Staatssecretaris Bertram:

Dat is niet helemaal het beeld dat ik wilde schetsen, dus dank voor deze vraag. Ik wilde vooral het volgende schetsen. Er doen zich bepaalde ontwikkelingen voor. Zo moet je vanwege verduurzaming op een ander soort volume gaan koersen. Daar moet je jezelf rekenschap van geven en dat zul je samen met de goederenvervoerders moeten doen. Vervolgens kom je tot de conclusie: wat zou dan het alternatief zijn? Ik weet dat sommigen daar al hartstikke hard mee bezig zijn. Ik heb een aantal van hen een paar keer gesproken. Dan kunnen we tot een gezamenlijk actieplan komen waarbij ook de financiële investeringen een plek krijgen en ik tevens bespreek en laat bekijken of er ondersteuning nodig is.

De heer Schutz (VVD):

Kennelijk ga ik vandaag niet horen dat er 27 miljoen gevonden is en dat we die gaan stoppen in het dempen van de ongelijkheid in het speelveld. Kennelijk is daar een tussenstap voor nodig. Toch zou ik de toezegging die aan de heer De Hoop werd gedaan, iets willen uitbreiden dan wel preciseren, afhankelijk van hoe je ernaar kijkt. Ik zou in de toezegging van de staatssecretaris willen horen dat er, samen met de sector, gezocht wordt naar een concreet perspectief om het ongelijke speelveld te verkleinen. De staatssecretaris herkent dat ongelijke speelveld, waarvoor dank, want dat is voor de sector de grote barrière om het richting 2030 droog te houden, zodat de sector niet nog kleiner wordt. Ik wil in de toezegging graag horen dat perspectief voor het verkleinen van dat ongelijke speelveld, met name een oplossing in financiële zin, een uitdrukkelijk onderzoeksdoel is van wat de staatssecretaris aan het KiM en de sector wil vragen. Ik

vraag de staatssecretaris daarop een uitdrukkelijke toezegging te doen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat is wat mij betreft echt serieus onderdeel van die aanpak.

De **voorzitter**:

Dan mag u uw beantwoording vervolgen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dan ga ik naar het blokje militaire mobiliteit en weerbaarheid. Een vraag van de heer De Hoop was: hoe kunnen ProRail en de diensten beter voorbereid zijn op toekomstige sabotagepogingen? Daarbij refereerde hij aan de acties op Prinsjesdag. Ik wil ook van mijn kant aangeven — dat heb ik ook al publiekelijk gedaan — dat mijn motto is dat je echt met je handen van het spoor af moet blijven. Mensen moeten van A naar B en moeten dus betrouwbaar vervoer hebben. Dat betreft niet alleen mensen die gebruik willen maken van het spoor, maar ook mensen die werken op het spoor, zoals machinisten. Het kan niet. Je moet daar echt met je handen van afblijven. Ik heb inmiddels aangegeven dat de minister van Justitie druk bezig is — dat geldt natuurlijk vooral voor de opsporingsdiensten — om erachter te komen hoe dit in zijn werk is gegaan en of er groepen, mensen of een mens aangewezen kunnen worden die dit veroorzaakt hebben. Daar wordt hard aan gewerkt, dat weet ik. Ik hoop dat we daar ook snel iets over horen.

Verder heb ik met ProRail nog eens doorgenomen hoe je die weerbaarheid handen en voeten kunt geven, juist om dit soort acties te voorkomen. Ik ben ook voornemens om voor de begrotingsbehandeling nog een brief hierover te sturen. Wel heb ik steeds publiekelijk gezegd dat je het via twee kanten moet aanvliegen. Eén. We hebben een systeem dat gelukkig heel goed heeft gewerkt. De waarschuwing was immers op tijd. Mensen zijn dus niet in gevaar gekomen, reizigers niet en mensen die op het spoor werken ook niet. Dat had ook anders kunnen aflopen. We blijven dus waakzaam met dit systeem, maar aan de andere kant bezien we ook of we nog aanvullende technische maatregelen kunnen treffen. Om mensen niet op gedachten te brengen kan ik daar niet en detail op ingaan, maar u kunt ervan verzekerd zijn dat dit onderdeel is van de gesprekken die ik met ProRail voer.

De **voorzitter**:

De heer Goudzwaard heeft een interruptie.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ja, voorzitter, want ik wilde eigenlijk nog een vraag stellen, maar toen gaf u aan dat ik door mijn tijd heen was. Ik wil graag inhaken op de vraag van de heer De Hoop over die sabotage op Prinsjesdag. Ik hoop natuurlijk dat die daders alsnog worden gepakt, maar mij gaat het om het volgende. Volgens mij werden er ijzeren staven tussen de rails gelast waardoor de sensoren registreerden: hier staat een trein. Dan wordt er niet gereden en staat alles stil. Stel, wij schakelen door naar het hoogste niveau van ERTMS, bestaat dan nog steeds de mogelijkheid dat een dergelijke sabotageactie wordt geregistreerd? Weet de staatssecretaris honderd procent zeker dat met de nieuwste technieken die wij op het spoor gaan toepassen, een dergelijke sabotageactie ook wordt geregistreerd, zoals nu het geval was?

Staatssecretaris **Bertram**:

Honderd procent zeker ben je nooit. Je weet nooit wat mensen uitdokteren, vandaar dat mijn motto blijft: we moeten voorkomen dat mensen het in hun hoofd halen om aan het spoor te gaan zitten. Misschien had ik dat nog als derde lijn moeten noemen. Dat is belangrijk. Met ERTMS vergroot je wel de weerbaarheid van het spoor. In de rapportage die uw Kamer ontvangt zal ik daar ook op ingaan. Dat betekent dat je een deel van deze activiteiten voorkomt. Daarom is het ook van belang om ERTMS goed door te zetten.

De **voorzitter**:

Een vervolginerruptie van de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Natuurlijk weet je nooit iets honderd procent zeker, maar alvorens wij honderden miljoenen en ook nog veel meer gaan investeren in ERTMS, zou ik heel graag willen weten of de sensoren die deze sabotageactie hebben geregistreerd, blijven bestaan en ons kunnen blijven helpen op de manier waarop ze dat nu hebben gedaan. Dan heb ik niet zo veel aan een antwoord als "je weet het nooit honderd procent zeker, maar we zitten een heel eind in de goede richting". Dat kan natuurlijk niet, dus graag nog een korte reflectie daarop.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zal daar in de rapportage over ERTMS uitgebreid op ingaan, want dit is belangrijk. Tegelijkertijd zijn we het er volgens mij snel over eens dat je honderd procent zekerheid niet kunt bieden, ik niet aan u en andersom ook niet. We gaan wel zo ver mogelijk met ERTMS. In de rapportage zal ik hierop ook terugkomen. Voor mij is het een van de argumenten geweest om, ook straks bij het afweegkader, ERTMS hoog op de agenda te houden.

Voorzitter. Dan vroeg de heer De Hoop naar de toekomstbestendigheid en weerbaarheid van het spoor in relatie tot de planvorming. Rijksbreed worden er kritieke entiteiten aangewezen. Daar is het spoor ook onderdeel van. De mensen die verantwoordelijk zijn voor het spoor, in dit geval ProRail, moeten ook met plannen komen om te laten zien wat ze nodig hebben om de weerbaarheid van het spoor te vergroten. We zijn dus ongeveer klaar met de sectorale risicobeoordelingen. Momenteel zijn we met de sector aan het identificeren welke passende maatregelen en vervolgstappen er genomen moeten worden. Dat geldt voor alle kritieke entiteiten in het land.

Dan vroeg de heer De Hoop nog hoe het zit met die 1,5% NAVO-norm en het verhogen van de weerbaarheid en robuustheid. Mevrouw Boelsma vroeg daar ook naar. In het afwegingskader hebben wij, de minister en ik, beloofd dat wij samen met Defensie zouden optrekken. Dat betekent ook dat in die 1,5% NAVO-norm de militaire mobiliteit belangrijk is. U vroeg beiden ook: maar doet u voldoende in Brussel? Wij zitten boven op de Connecting Europe Facility en het Meerjarig Financieel Kader. Voor ons zijn die echt van belang. Toevalligerwijs had ik nog vandaag een vergadering met de mensen in Brussel die dit voor ons aan het organiseren zijn. Ik ga zelf nog een keer naar Brussel als dat nodig is, en zo zijn er meerdere bewindslieden. Voor ons is het heel belangrijk om samen met Defensie te blijven optrekken, want dit zijn belangrijke mogelijkheden om te benutten.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat: er is nog een vraag van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):

Ik ben blij om dit te horen. De commissie was afgelopen maandag ook in Brussel. Wij werden echt wel enthousiast van de mogelijkheden die daar zijn met het Connecting Europe Fund. Een vertienvoudiging van het bedrag voor maritieme mobiliteit is gewoon heel fors. Ook Brussel ziet dat juist Nederland door de ligging en de haven in Rotterdam ontzettend belangrijk is voor al die militaire mobiliteit. Ik proef dat de staatssecretaris de aansporing niet echt nodig heeft, maar ga toch een beetje extra aansporing geven om het belang van Nederland in de Europese Raad naar voren te brengen en om bij de definities die gezocht worden voor de financiering te kijken hoe Nederland daarin een plek kan krijgen.

Dan nog een punt. Sorry dat de interruptie een beetje lang is, minister ... Ik noem de voorzitter al minister; dat is wel een enorme promotie! Voorzitter, ik wil toe naar mijn vraag aan de staatssecretaris. Nu geldt bij de gelden in Europa een cofinanciering van 50%, en dat is best ingewikkeld voor Nederland, zeker met de grote tekorten. Je zou kunnen redeneren in de Europese Raad dat er bij militaire mobiliteit misschien een ander verhouding moet gelden, zeker voor een land als Nederland, dat daarin een belangrijke rol heeft. Ik zou het heel goed vinden als de staatssecretaris dat soort zaken in de Europese Raad naar voren kan brengen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Meneer De Hoop, uw commissie kan ervan overtuigd zijn dat we dit ook doen, samen met Defensie. Voor ons is dit belangrijk. Om twee redenen is het van belang. De combinatie met militaire transporten biedt weer nieuwe mogelijkheden voor het goederenvervoer. We zouden niet echt intelligent bezig zijn als we dat niet benutten. Dat is een dubbele ontkenning, maar goed. We gaan dat dus doen. Tegelijkertijd is het van belang omdat Brussel er serieus geld voor uittrekt en dan moet je er ook zitten.

Voorzitter, u had zelf een vraag over de fast track. Het ministerie van Defensie is voornemens om in november een reactie te geven op de motie-Van Lanschot. Wij kijken uiteraard mee, want voor ons is die motie net zo van belang. Er zitten immers meekoppelkansen in de plannen van Defensie ten aanzien van het ontplooiën van activiteiten in de verschillende regio's. We houden dat samen dus goed in de gaten.

Voorzitter, dan vroeg u nog of in beeld wordt gebracht hoeveel extra spoor- en emplacementcapaciteit er nodig is voor de militaire opgaven en de Europese havenstrategie. Specifiek voor de militaire mobiliteit is het van belang om het rapport Tijd om te handelen van Christophe van der Maat mee te nemen. Daar ben ik zelf druk mee doende, samen met de staatssecretaris van Defensie. We hebben nu een integrale mobiliteitsanalyse. We zijn ook aan het kijken naar wat dit betekent voor de capaciteit op het spoornetwerk en de emplacementen. In de Maasvlakte investeren we al 130 miljoen. We zijn bezig met spoorverlengingen. Die zijn ook voor Defensie super van belang; ook 200 miljoen. In Deventer zijn we bezig met die 740 meterlijn. Wat we ook doen — ik zei het u net al — is: samen naar de Europese Commissie en ook samen naar de hotspotverkenningen, want daar zitten die corridors in. Dat zijn de momenten — dat is misschien nog een extra antwoord aan de heer De Hoop — waarop je er moet zijn, als die hotspots worden aangewezen. Want die zijn natuurlijk voor ons super van belang,

ook financieel gezien.

Dan was er nog een vraag van de voorzitter over de dualuse-infrastructuur en hoe we daar nou precies naartoe gaan. Misschien is het makkelijkste om te zeggen dat we het Nationaal Plan Militaire Mobiliteit en het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie echt in samenhang bekijken en dat we die ook een plek geven in de MIRT-systematiek. Het is voor ons van belang om de defensiegereedheid een plek te geven bij de opgaveduiding. We sturen half oktober de brief over het afweegkader naar de Kamer. Daarna hebben we de begrotingsbehandeling. Dan zitten we gelijk in week 2 of 3, zeg ik uit mijn hoofd, in alle MIRT-overleggen met de regio's. Dan zorgen we ervoor dat dit echt onderdeel is van die gesprekken.

Ik had nog de vraag van de heer De Hoop — volgens mij heb ik die al beantwoord — of we wel voldoende doen in Brussel. Ja, we doen wat we kunnen doen.

Tot slot was er nog de vraag van de heer De Hoop — die doe ik nog even, voor de zekerheid — of er in het afweegkader ruimte komt voor spoorgoederen en militaire mobiliteit. Ik heb u in de verschillende debatten toegezegd dat we bij dat afweegkader met Defensie samen zouden optrekken. Dat is eerlijk gezegd samen met Defensie ook uitdokteren hoever zij al zijn, want sommige plannen moeten nog verder uitgewerkt worden. Daar waar het kan, zijn we in ieder geval al eerste stappen aan het zetten.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Voordat de minister naar het volgende blokje gaat, wil ik toch nog even terugkomen op mijn vraag over de resultaatsverplichting van ProRail. ProRail heeft aangegeven daar geen voorstander van te zijn. Die zegt: "Wij hebben niet overal invloed op. Er kunnen weersomstandigheden zijn, er kunnen externe verstoringen zijn, er kunnen incidenten door derden zijn en er kunnen ongevallen gebeuren." Spoorgoederenvervoersbedrijven zijn ook klanten van ProRail en ProRail komt mij toch een beetje te vrijblijvend over. Ik wil toch wel graag van de staatssecretaris weten of er nou meer aansturing komt op ProRail vanuit het ministerie. Ik vind het namelijk een beetje te vrijblijvend om te zeggen: dat vinden we niet wenselijk, want allerlei externe factoren. Dat vind ik een beetje te kort door de bocht.

Staatssecretaris Bertram:

Ik ben het eigenlijk gewoon eens met mevrouw Van der Plas. Die vrijblijvendheid moet niet, maar die proef ik ook echt niet altijd bij ProRail. Soms is het ook lastig. Laten we eerlijk zijn. Het is echt wel een vak om met al die verschillende vormen van problemen om te gaan. De dassenburcht werd net al genoemd. Ik bedoel dat niet als grapje. Je staat elke keer in de wind om iets voor elkaar te krijgen, dus ik wil ProRail echt ook wel graag in bescherming nemen. Tegelijkertijd geldt: hoe concreter, hoe beter. Wij zijn nu bezig om in overleg met de goederensector een prestatie-indicator te ontwikkelen. We proberen daar zo snel mogelijk een punt achter te zetten. Als je dan onder de bodemwaarde komt van een prestatie-indicator, volgt er een boete. Dat is een bekend systeem, dat we nu al toepassen. Tenzij er natuurlijk een rechtvaardigingsgrond is, maar dat lijkt me logisch. Op die manier gaan we proberen om die concretisering handen en voeten te geven.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Alle goede bedoelingen ten spijt, klinkt mij dit ook gewoon een beetje te vrijblijvend. Hier in het debat is het ook aan de orde geweest. We willen veel over het spoor doen en minder over de weg. Transporten die normaal gesproken onder de 300 kilometer zijn, worden al niet meer via het spoor gedaan. Die gaan inmiddels alweer gewoon over de weg. Dat zien we gewoon gebeuren. Dat is gewoon bekend. Ik blijf toch een beetje het gevoel hebben dat het spoorgoederenvervoer en de vervoersbedrijven die daarin actief zijn eigenlijk een beetje aan het kortste eind trekken, dat die heel veel moeite moeten doen om hun punt te maken, om gehoor te krijgen en eigenlijk altijd een beetje achteraan lopen. Ik zoek dus toch naar meer daadkracht vanuit het ministerie en van de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat ProRail daar niet te vrijblijvend in blijft. Nogmaals, gewoon zeggen "we zijn niet voor een resultaatsverplichting want zus en zo" vind ik gewoon ... Dat moet gewoon strakker.

De **voorzitter**:

De vraag is duidelijk.

Staatssecretaris **Bertram**:

Het ongemak vanuit het goederenvervoer is ook tot mij gekomen. Ik heb het ook al eens besproken met de heer Schutz. Dat is eigenlijk wat je niet wilt. ProRail is superbelangrijk en moet ook die activiteiten plegen. Ik heb ook begrepen dat sommige goederenvervoerders niet meedoen aan het vaststellen van een aantal indicatoren omdat ze denken: waarom doen we dat eigenlijk? Ik vermoed dat u dat bedoelt. U kunt ervan op aan dat ik ook zelf in het overleg met deze vervoerders juist op zoek ga naar een indicator die duidelijk maakt wat zij mogen verwachten en waar wij vervolgens ProRail ook aan zullen houden. Zodra dat duidelijk is, komt dat uiteraard weer in een van onze rapportages terug. Er is mij veel aan gelegen om dat te doen, omdat het volgens mij altijd verkeerd is als twee van zulke belangrijke partijen niet met elkaar tot een gesprek komen over wat echt zou moeten. Ik wil in elk geval proberen om daar zo ver mogelijk in te komen.

De **voorzitter**:

Ik zag dat de heer Schutz ook nog een interruptie heeft.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, die is een beetje in het verlengde hiervan. Ik heb gevraagd om dit spoorgoederendebat los te voeren van dat over spoor, omdat het al zo lang voor hen zo ongelofelijk misgaat. We hebben het net gehad over die infraheffingen. Daar zitten ze in het nadeel. Ze betalen meer dan men in het buitenland betaalt, maar wat betreft de service die men hier krijgt ten aanzien van de staat van de infra en de hoeveelheid uitval die er is — ik weet dat die in andere landen ook hoog is — moeten we ProRail vooral niet in bescherming nemen, maar juist de maat nemen. Als er sprake is van overmacht, dan is er sprake van overmacht. Het gaat niet er niet om om maar een schuldige te zoeken. Het gaat erom een concessiehouder die daarvoor verantwoordelijk is ervoor te laten zorgen dat het op orde is. Vandaar ook mijn opmerking. Bij de beheerconcessie — daar spreek ik mevrouw Van der Plas na — die straks van toepassing zal zijn, moet toch wat meer naar resultaten gekeken worden. Als er echte overmacht is, een suïcide, iets wat kapotgaat door weersomstandigheden, is het heel wat anders. Maar als een kwestie is van — dat proef ik af en toe een klein beetje als het om de vraag gaat ...

De **voorzitter**:

Meneer Schutz, wilt u tot een vraag komen?

De heer **Schutz** (VVD):

Ik wil daar eigenlijk gewoon een toezegging op van de staatssecretaris, om dat serieus op te pakken samen met ProRail, maar ook met de sector aan de spoorgoederentafel.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zeg dat graag toe. Ik wil er ook van mijn kant nog even de nadruk op leggen dat een zo belangrijk onderdeel van de vervoerders met een belangrijke partij als ProRail normaal zaken moet kunnen doen en dat ze van elkaar op aan moeten kunnen. Ik neem ProRail ook in bescherming omdat we heel veel vragen. We willen weerbaarheid, we willen andere grote investeringen en we willen duurzaamheid. Dat moet ook allemaal. Als er tegelijkertijd een sector is die toch stelselmatig het gevoel heeft dat ze eigenlijk niet helemaal meedoen als andere partijen, moet ik daar gewoon iets aan doen, en dat is wat ik u toezeg.

De **voorzitter**:

De heer Van Leijen heeft nog een vraag.

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

Ik ga mee in de interruptie van de heer Schutz en de toezegging die u doet, maar kunt u daar ook een deadline aan hangen? Wanneer krijgen we dat als Kamer?

Staatssecretaris **Bertram**:

Die gesprekken met het goederenvervoer vinden regelmatig plaats. Daar kunt u van op aan. Die wil ik binnenkort weer organiseren, juist ook over die indicator, die uiteindelijk natuurlijk onderdeel wordt van een heel programma met nieuwe indicatoren. Daarbij denken we met ProRail ook na over de vraag: waar gaat het uiteindelijk om? In de loop van volgend jaar komt dat naar uw Kamer.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van de heer Van Leijen.

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

Bij "in de loop van volgend jaar" mis ik echt een beetje de urgentie. De spoorgoederensector staat echt onder water. Mevrouw Van der Plas zei net al dat binnen 300 kilometer alles over de weg gaat. Dat moet echt concreter. Kan het voor het einde van het jaar?

Staatssecretaris **Bertram**:

Het systeem waar nu aan gewerkt wordt, kan je niet overnight doen. Dat gaat namelijk over meer dan alleen goederenvervoer. In dat hele beheerssysteem moeten namelijk die indicatoren komen. Ik kan u toezeggen dat ik dat gesprek met het goederenvervoer zo snel mogelijk voer. Ik wil voorkomen dat de goederenvervoerders het idee hebben dat zij een minder grote rol hebben dan andere onderdelen. Ik wil ook rustig aan u toezeggen om in een van de volgende rapportages aan te geven hoever ik met die gesprekken ben. Dan weet u in ieder geval hoe concreet het is. Er is mij veel aan gelegen om zo snel mogelijk naar een normalisering van die betrekkingen te gaan, zodat het

goederenvervoer zich niet alleen voor vol aangezien voelt, maar dat ook in de praktijk merkt.

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

Zou u dan op zijn minst naar een concretere deadline kunnen dan "in de loop van volgend jaar"? Dat is echt heel erg open.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik kom er even in tweede termijn op terug, want dat hele verhaal rondom die beheerconcessie komt gewoon echt in de zomer. Dat is hartstikke ingewikkeld. Ik moet dan dus even kijken of ik in de aanloop daarnaartoe iets concreets kan bieden, iets waar u ook iets aan heeft, want anders zeg ik iets toe en dan moet ik weer zeggen dat ik er niet aan toekom. Ik wil er dus heel even naar kijken voor de tweede termijn.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Schutz klaarstaan, maar hij is door zijn interrupties heen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter. Dan heb ik nog een aantal vragen in het mapje veiligheid en omgeving. Er was een vraag van de heer Van Leijen over Kijfhoek. Eigenlijk vroeg hij: waarom kon dat nou niet voorkomen worden? Ik kijk er net een beetje anders naar. Die test die op 6 september gedaan is, gaf een tekort aan van water in de buurt van het emplacement. Juist de testen zoals die uitgevoerd worden, geven de gebreken van het blussysteem aan. Het feit dat we dat regelmatig controleren, betekent dat dit boven water komt. Vervolgens moet het dan natuurlijk zo snel mogelijk worden opgepakt, maar dat is wel wat het systeem is.

Voorzitter. Dan was er nog een vraag van de heer De Hoop over twee onderzoeken in Oost-Nederland, de GNOE en de UHD. We zijn in beide onderzoeken met alternatieven bezig. We zijn ook bezig met het goederenvervoer naar Duitsland. Dat is logistiek best een ingewikkelde knoop. We zijn in die GNOE-studie ook expliciet aan het kijken naar samenhang met reizigersvervoer bij de grensovergang bij Bad Bentheim. Als beide onderzoeken zijn afgerond, ga ik daar met de decentrale overheden over in gesprek. Dat was uw vraag: gaat u dat zomaar vaststellen? Nee, zeker niet, want ik weet hoe belangrijk dit is en wat de impact kan zijn. Ik weet ook dat sommige gemeenten het liever vandaag dan morgen hebben, maar dat evenzoveel gemeenten zeggen: nou, liever niet. Dat is precies het gesprek dat ik moet hebben met de overheden.

Dan was er nog een vervolgvraag van de heer Van Leijen, ook over nut- en noodzaakonderzoek. Ik zou aanvullend nog willen zeggen dat ik hoop in het voorjaar niet alleen de onderzoeken te hebben, maar ook met de decentrale overheden gesproken te hebben.

Dan was er nog een vraag van de heer Goudzwaard over regelgeving. Ik heb daar net al iets over gezegd. Hij vroeg concreet: bent u bereid lokale eisen op spoorwegemplacementen tegen het licht te houden en te schrappen, zodat er uniformering komt? Ik heb het net al gezegd, dus hopelijk voelt u zich enigszins ontzorgd op dit punt. Ik vind het namelijk zelf superbelangrijk. Ik merk dat het ook voor uitvoerende partijen, zoals ProRail, maar ook Rijkswaterstaat, heel belangrijk is dat wij hen steunen in het schrappen van regelgeving. Dat is overigens niet alleen bij

medeoverheden, maar ook bij onszelf. Het voorbeeld dat u noemde over de blusapparatuur, is inderdaad een bekende; dat heeft ProRail mij ook uitgelegd. Als ik tot uniformering kan komen, zal ik dat zeker doen. Overigens, daar heb ik natuurlijk wel de andere gezagen voor nodig. Dit is onderdeel van de veiligheidsregio's, die hierin het gezag zijn. Dat betekent dat de minister en ik op verschillende fronten gesprekken zullen moeten voeren. We moeten hun ook voorhouden: als het wel lukt, betekent dat ook dat je meer ruimte hebt om te investeren.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank aan de staatssecretaris voor dit antwoord. Bij mij komt het volgende opborrelen. Natuurlijk snap ik dat de veiligheidsdriehoek daar iets over moet gaan zeggen. Kan de staatssecretaris dan iets vertellen over wat de meest voorkomende bezwaren dan zijn vanuit die hoek? Op wat voor manier kan zij die wegmasseren?

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat is natuurlijk best een generieke vraag, hoe ik dat weg kan masseren. Het belangrijkste voor ons — laat ik daarmee beginnen — is dat de uitvoerders zelf ook zeggen waar ze last van hebben. Wij kunnen namelijk allerlei dingen aanstippen, maar het een is ingrijpender dan het ander. We gaan dus echt eerst even na wat nou de meeste ruimte zou kunnen bieden. Dit is in ieder geval bovenaan gezet door ProRail. Wat ons te doen staat in gesprek met de medeoverheden is het volgende. Dat gaan we overigens al doen bij de eerste gesprekken met de regio's over het afweegkader, want het moet duidelijk worden dat als we financieel gezien meer ruimte willen, ook voor investeringen, je over en weer ook moet zorgen dat je heel kritisch kijkt naar regelgeving. Wat ons te doen staat is dus over en weer de vragen stellen: kunnen we hier naar uniformering en hoe groot is het risico eigenlijk?

Wat ik zie gebeuren, trouwens ook bij het Rijk, maar zeker ook bij medeoverheden — ik heb er lang genoeg gewerkt — is dat je uiteindelijk toch probeert heel veel risico's in te dammen, en het liefst te voorkomen, omdat je daar ook altijd op aangesproken wordt. Het zal dus ook met z'n allen een afweging zijn welke risico's je eigenlijk wilt accepteren. Brandblusapparatuur is er niet voor niks. De lokale brandweer is vaak overbelast. Veiligheidsregio's hebben dus het gezag om dan te zeggen wat zij dan aan aanvullende maatregelen willen nemen. Wij zullen samen met die medeoverheden het gesprek moeten voeren over welk risico we willen accepteren. Alles heeft uiteindelijk zijn prijs. De minister en ik denken dat het loont om heel goed deze gesprekken te voeren, zowel aan de rijkskant als aan de kant van de medeoverheden.

Dan ben ik bij de laatste vraag in dit blokje, en dan kom ik bij overig. Dat is nog een vraag van de heer De Hoop, over het toekomstbeeld voor het spoorgoederenvervoer. Hij vroeg of wij dat ook doen met de omwonenden. Ja, dat is zeker een van de hoofddoelen. We moeten er sowieso voor zorgen dat er maatschappelijk draagvlak is en dat organiseren we.

Voorzitter. Dan heb ik het mapje overig. Daar zit niet zo veel meer in. Mevrouw Van der Plas had nog een vraag gesteld over de hinderbeperkende maatregelen bij de Waal- en de Maasbruggen op het traject Meteren-Boxtel. Daar is het volgende gebeurd. ProRail heeft op deze corridor wettelijk verplichte maatregelen genomen tegen geluid en trillingen. Daar is zo'n beetje 15 miljoen in geïnvesteerd. Daar zijn lessons learned uit getrokken, onder andere met betrekking tot geluid in de gemeente Boxtel en

trillingshinder in de gemeenten Den Bosch. In contact met de regio willen we nu deze lessons learned met hen doornemen, om nog een keer te toetsen of die maatregelen het beoogde effect hebben. Dat is dus wel iets wat wij zelf ook van belang vinden. Als we namelijk eenmaal weten hoe het werkt, kunnen we het ook op andere situaties toepassen.

Dan ... O, sorry.

De voorzitter:

Ja, een moment. Mevrouw Van der Plas, volgens mij heeft u nog één interruptie, dus die kunt u nog gebruiken.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Kijk, dat is heel mooi. Dan gaan we weer praten en toetsen. Allemaal prima, prima, prima, maar dat gebeurt al veel en vaak. Gemeenten hebben ons natuurlijk ook benaderd hierover. Vandaar dat ik de concrete vraag stelde of de staatssecretaris bereid is om dat concreet te onderzoeken — daar heb je weer een onderzoek. Het is wel belangrijk dat die maatregelen bij de Waal- en de Maasbruggen kunnen worden meegenomen in het geplande onderhoud, waarbij ook de cofinanciering door Rijk en regio wordt betrokken. Dat is eigenlijk waar ik naar op zoek ben. Dan gaan we er iets concreter naartoe, zeg maar.

Staatssecretaris **Bertram:**

Misschien had ik nog iets zorgvuldiger moeten antwoorden, maar dat gaan we doen.

Dan gaan we naar een vraag van mevrouw Van der Plas en de heer Schutz. Die gaat over die meetbare eisen aan ProRail voor beschikbaarheid en betrouwbaarheid. U vindt het vast goed als ik sowieso vanwege het goederenvervoer nadenk over hoe het zit met die indicatoren en op welk moment ik daarop terugkom. Dat heb ik net gezegd. Dan zal ik ook nog wat duidelijker aangeven hoe dat met die prestatie-indicator voor het goederenvervoer zit. We hebben dat net eigenlijk ook al besproken, maar ik vond het toch belangrijk om dat nog even te benoemen.

Ik heb nog een laatste vraag van mevrouw Boelsma, van u, voorzitter. De vraag is hoe het nu zit met het overleg naar aanleiding van het advies van de heer Christophe van der Maat. We zijn bezig om die slagvaardige governancestructuur handen en voeten te geven. Dat doen we samen met andere partijen. Er is ook een uitvoeringsagenda, die daar ook een plek in krijgt. Binnenkort zie ik deze partijen voor het eerst binnen die governancestructuur.

Voorzitter, dit waren volgens mij al mijn antwoorden.

De voorzitter:

Ik kijk even rond om te zien of er vragen zijn vergeten. Ik heb er zelf nog wel eentje, maar ik kijk eerst even naar de medecommissieleden. Meneer Goudzwaard, is er nog een vraag van u blijven liggen?

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik had een vraag, maar ik weet niet of die is blijven liggen. Anders moet de rest zich eerst maar even melden.

De **voorzitter**:

"De rest" is de voorzitter. Zal de voorzitter de vraag dan maar gewoon even stellen, als CDA-woordvoerder? Mag dat van jullie? Die ging over de generieke ontheffing van de dassenburchten.

Staatssecretaris **Bertram**:

De dassenburcht, excuus daarvoor. Die zat wel in het mapje overige. Wij hebben steeds contact met LVVN en ProRail over de juridische middelen om wat ze in dit antwoord "de graverij" noemen aan te pakken. Het is wel een beschermde diersoort. Dat weten we natuurlijk al heel lang. Dat maakt het ook zo ingewikkeld. Een generieke ontheffing vinden ze op dit moment nog niet proportioneel. Dat is in ieder geval wat we terugkrijgen uit het ministerie van LVVN. Ik kan u wel toezeggen dat ProRail inmiddels met een eigen aanpak bezig is om te kijken hoe zij binnen alle maatregelen die zij moeten nemen, iets kunnen doen aan de graverij van de dassen. Tegelijkertijd heb ik het in ieder geval wel op mijn lijstje gezet, zodat we dit in ieder geval nog eens bekijken als we het hebben over regelgeving. Dan kunnen we ook beoordelen of ProRail voldoende in staat is geweest om zelf maatregelen te treffen tegen die dassen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, zou u het voorzitterschap over kunnen nemen?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik ga het voorzitterschap even overnemen, zodat u vrijuit namens uw fractie kunt spreken.

Voorzitter: Van der Plas

De **voorzitter**:

Mevrouw Boelsma.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben even zoekende wat betreft de proportionaliteit en het niet inzetten van de generieke ontheffing. Wat komt er naar de Kamer terug om aan te geven wat er dan wel gebeurt? Dat is mij nog niet helemaal duidelijk.

Staatssecretaris **Bertram**:

Het wordt natuurlijk een tikkie grondstoffelijk, maar van ProRail hoor ik dat zij bijvoorbeeld maatregelen treffen als gaas in de grond stoppen. Je kunt een aantal maatregelen treffen; ik zou best nog wel meer in detail willen treden. Laat ik het zo zeggen: bij al die maatregelen merk je dat er ook gezocht wordt of er nog een andere manier is die iets diervriendelijker is, waardoor je uiteindelijk misschien wel hetzelfde effect sorteert. Op zich vind ik het niet gek dat je dat doet. Gaas aanbrengen is dus zo'n maatregel, en zo zijn er voor andere diersoorten natuurlijk ook maatregelen die ze proberen te treffen. Het is in ieder geval interessant om te zien hoever ze daarmee komen. Tegelijkertijd weet ik dat zo'n dassenburcht echt lastig is en dat die bovendien ook nog weleens de veiligheid in gevaar brengt. Dat is dus precies waarom ik hem wel op mijn lijst heb staan, maar ik wil ook zien hoever ProRail komt.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik denk dat er twee dingen zijn, de manier waarop de das behandeld wordt, om het zo maar even te zeggen, en de generieke ontheffing. Dat zijn denk ik wel twee verschillende dingen. Ik merk dat er ook heel veel bij LVVN ligt, dus misschien is het verstandig dat wij in een brief even de stand van zaken krijgen, zodat wij ook kunnen beoordelen hoe het precies zit. Het is in 2023 toegezegd. Dan weten wij ook of we er verder op ingaan of niet.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat zeg ik graag toe.

De **voorzitter**:

Ja. Een toezegging van de staatssecretaris. Daar hoort dan ook een tijdsad bij.

Wanneer?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik denk met een maand.

De **voorzitter**:

Binnen een maand. Een maand? Ja? Mevrouw Boelsma knikt.

Dan geef ik het voorzitterschap weer terug aan mevrouw Boelsma.

Voorzitter: Boelsma-Hoekstra

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan hebben wij denk ik alle vragen in tweede termijn gehad. Excuses, ik bedoel in eerste termijn. Het wordt wat later op de middag; dan krijgen we dat. Ik kijk even naar links om te zien wie er nog een inbreng in tweede termijn wil, en dan begin ik bij mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ja. Allereerst wil ik graag een tweeminutendebat aanvragen.

Ik had ook nog wat liggen; dat gaat over de problemen bij Barendrecht. Die laten zien hoe kwetsbaar onze belangrijkste goederencorridors zijn. Door een verzakking en verschuiving van het spoor stond een vitale verbinding wekenlang onder druk. Het zorgelijke is dat het probleem niet tijdens de reguliere controles werd ontdekt, maar pas nadat een machinist aan de bel trok. Op dezelfde locatie deed zich korte tijd later opnieuw een probleem voor.

Ik heb daar nog drie vragen over. Kan de staatssecretaris uitleggen hoe deze problemen buiten eerdere inspecties zijn gebleven, en toezeggen dat de uitkomsten van het onderzoek zullen leiden tot concrete aanpassingen in het toezicht op en onderhoud aan cruciale goederencorridors? Kan aangegeven worden waarom het bij Barendrecht zo lang duurde voordat vervoerders duidelijkheid kregen over de beschikbare capaciteit, en kan toegezegd worden dat bij een vergelijkbare storing sneller een stabiel alternatief capaciteitsplan beschikbaar komt? En kan de staatssecretaris tot slot inzichtelijk maken hoeveel treinpaden bij Barendrecht zijn uitgevallen, welke vertraging daardoor is ontstaan en wat de gevolgen daarvan waren voor het goederenvervoer richting de Rotterdamse haven en het achterland?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de heer Schutz met de vraag of hij het woord wil. Ik geef de heer Schutz het woord voor zijn tweede termijn.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u wel. Ik wil de staatssecretaris bedanken voor een pittig gesprek, maar wel met een ontvankelijke houding voor hetgeen wij vragen over het spoorgoederenvervoer. Ik denk dat het goed is dat we vandaag over dit specifieke onderwerp hebben kunnen spreken.

Ik zit toch nog een klein beetje met het tijdverloop naar aanleiding van het hoofdonderwerp waar we het net over hadden. U heeft kennelijk nog iets nodig van het KiM. Het KiM is een onderzoeksinstituut; er is al zo veel onderzocht. Ik zoek met de heer Van Leijen inderdaad wel naar een korte periode waarin gesprekken plaatsvinden en situaties gewoon worden vastgesteld. Waarom? Omdat die sector enorm onderhevig is aan prijselasticiteit. Dus hoe langer het duurt, hoe pijnlijker het wordt. Er ligt al zo veel. Alstublieft, korte klappen als u iets nodig heeft.

Ik streef eigenlijk toch echt wel naar het einde van het jaar. Waarom? Niet omdat ik er zo graag druk op hou, maar omdat ik graag zou zien dat maatregelen ook daadwerkelijk handen en voeten krijgen in de Voorjaarsnota. Dat moet wel kunnen, dus vandaar dat ik dat vraag. En neem regie. Ik snap dat u ProRail in bescherming neemt, maar neem ook de sector in bescherming. U gaf zelf terecht aan dat van ProRail ook iets gevraagd mag worden, maar u bent daar echt wel regievoerder in; u bent stelselverantwoordelijk. Neem die rol als lenW. Luister goed naar ProRail en bied bescherming waar dat nodig is, maar bescherm vooral die sector, want die hebben we nodig voor onze mobiliteit en onze economie.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording van alle vragen. Bij mij blijft toch enige frustratie hangen — dat geldt ook vanuit vorige kabinetten — om het punt dat er wordt besloten tot een enorme stijging van infrastructuurheffingen voor het opstellen en rangeren en dat deze staatssecretaris vervolgens wordt geconfronteerd met een actie zoals modalshiftsubsidies. Dan heb ik het idee dat daar totaal geen plan achter zit bij onze regering. Waarom leren we dit nooit? Dat is dus een beetje mijn gevoel. Misschien kan dat weggenomen worden, als ik het verkeerd zie.

Ten tweede is het fijn om te zien dat de staatssecretaris met de driehoeken als het gaat om de rangeerterreinen in gesprek gaat. Het ging niet alleen over die brandblussers, maar het ging ook over zo'n voorbeeld met dauwdruppels op treinen. Die komen ook voor bij vrachtwagens, maar dan wordt het niet opgemerkt en draait het allemaal maar door. Dat is ook prima, maar die verhoudingen qua controles kloppen gewoon niet. Ik

hoop echt dat de staatssecretaris hier serieus op door wil gaan pakken met betrekking tot de regels en de ambities aangaande de regeldruk.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):

Voorzitter. Deze week stond Brussel in het teken van de Connecting Europe Days. Het ging erover hoe wij ons in Europa goed verbinden op het gebied van personenvervoer en militair vervoer, maar ook goederenvervoer. Ik denk dat het belang daarvan in dit tijdsgewricht niet te onderschatten is. Ik ben blij om te horen dat de staatssecretaris daar niet alleen in Nederland maar ook in Europa in voorop wil lopen. We proeven de ambitie en ik vind het ook goed dat de staatssecretaris de toezegging heeft gedaan om dat nog scherper te formuleren in concrete doelen, zodat we die de komende jaren ook echt waar kunnen maken. Dus dank voor die toezegging en voor het goeie debat.

De **voorzitter**:

De heer Van Leijen.

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

Voorzitter, dank je wel. Ook mijn dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen in het debat. Ik heb het idee dat we hier vandaag een beetje een ongeduldige commissie hebben gezien. Ik begrijp dat eigenlijk heel erg goed, want ik denk dat die spoorgoederenvervoersector echt onder druk staat. We horen het van de havens. We horen het van de mainports. Ik denk dat de goederen die vervoerd worden ook onder druk staan, met of zonder kolen. Ik denk dat ik ermee afsluit dat ik hoop dat de staatssecretaris die urgentie goed voelt.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, zou u het voorzitterschap over kunnen nemen?

Voorzitter: Van der Plas

De **voorzitter**:

Ja, ik geef het woord aan mevrouw Boelsma, namens de fractie van het CDA.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik vond het vandaag een goed debat. Ik denk dat er heel veel gewisseld is en dat de spoorgoederensector door de commissieleden goed op de agenda is gezet. Ik ben blij dat de staatssecretaris richting de commissie komt met, eigenlijk, een verhaal omtrent de infraheffingen. Wij zijn er naar aanleiding van ons bezoek in Brussel ook scherp op dat de kansen in Brussel goed benut worden. De heer De Hoop verwoordde dat heel goed. Ik ben blij dat de staatssecretaris dat ook gaat doen. Ik ben natuurlijk blij met de toezegging over de dassenbrief; dan kunnen we daar eens even goed naar kijken. Het lijkt misschien klein, maar elke verstoring is er eentje te veel. Als laatste wil ik zeggen dat ik toch, ook naar aanleiding van de reactie op de petitie, blij ben dat de staatssecretaris begint met maatregelen die bij bepaalde spoorwegovergangen echt kunnen helpen.

Daar wilde ik mee afronden. Tot zover.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het voorzitterschap terug aan mevrouw Boelsma.

Voorzitter: Boelsma-Hoekstra

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even naar de staatssecretaris. Er zijn nog een aantal vragen gesteld in deze tweede termijn. Heeft u de behoefte om even te schorsen? Er wordt één minuut geschorst. Ik schors de vergadering tot over één minuut.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Staatssecretaris **Bertram**:

Het is nog binnen de minuut, toch, voorzitter, hoop ik?

De **voorzitter**:

Excuses. Ik moet de vergadering nog even heropenen. Ik heropen de vergadering en ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter. Mevrouw Van der Plas had een vraag over de problemen bij Barendrecht. Ik heb volgens mij recentelijk in de beantwoording toegelicht hoe de situatie in Barendrecht is ontstaan en wat mij bekend is van de consequenties. U heeft van mij de totale economische schade nog tegoed — die weet ik nog niet, maar die wordt vastgesteld door ProRail — en ook hoe die verzakking nu geconstateerd is en hoe die veroorzaakt is. Ik zal in de reguliere voortgangsbrieven daarop terugkomen.

Voorzitter. Mevrouw Van der Plas vroeg verder nog naar het aantal paden dat beschikbaar is. Er lagen drie paden uit. Twee zijn hersteld. Aan één pad wordt nog gewerkt. In principe kan nu het normale volume weer rijden, dus dat betekent niet dat er nog ergens een belemmering is. Daar is door ProRail iets op gevonden.

Dan was er nog een vraag van de heer Schutz en de heer Van Leijen, en ook wel een beetje het ongeduld van de heer Goudzwaard. De vraag was: op welke termijn komt u, staatssecretaris, met een voorstel voor de prestatie-indicatoren van ProRail? Ik zou dat eind dit jaar willen doen. Dat is tenslotte al overmorgen. Dat betekent dat het dan ook vroeg genoeg is voor eventueel de Voorjaarsnota of anderszins.

Voorzitter. Dan tot slot nog de oproep van de heer Goudzwaard over de dauwdruppels en anderszins. Toch? Ja. Die staan inderdaad allemaal op onze lijst, en niet om ze op die lijst te laten staan. Integendeel, want u ontvangt half oktober de brief over het afweegkader. Dan leest u ook wat wij van plan zijn. Dat betekent ook dat we echt aan de bak moeten.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, uw interrupties zijn op. Of is er een vraag vergeten?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Nou, de interrupties in de eerste termijn waren op, maar we zitten nu in de tweede

termijn.

De **voorzitter**:

We hebben nog even de tijd. Het is nog geen 17.30 uur, dus u mag nog even een vervolgvraag stellen in deze tweede termijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank aan de staatssecretaris voor de antwoorden. Ik had vragen over Barendrecht. Daarvan zegt de staatssecretaris: u heeft nog wat van mij tegoed, met een kleine opsomming van de economische schade en dergelijke. Ze gaat dat in een reguliere voortgangsbrief meenemen. Dan ben ik nog wel even benieuwd wanneer we de eerstvolgende kunnen verwachten.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat gebeurt al in november, voor het CD Spoor.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Oké, dat is mooi om te weten. Ik heb hier drie concrete vragen gesteld, met een aantal deelvragen. Ik zou de staatssecretaris willen vragen om ook die vragen wat uitgebreider te beantwoorden in de voortgangsbrief.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat is zeker de bedoeling, want ook wij willen weten hoe het in Barendrecht zit, omdat we ook gezien hebben wat de effecten zijn. Ik wil graag met u delen wat onze bevindingen zijn, ook om met gerichte acties hopelijk te voorkomen dat het nog een keer gebeurt dan wel dat je er zo veel van leert dat je snel kunt acteren.

De **voorzitter**:

Ik kijk even of er nog meer vervolgvragen zijn. De beantwoording is duidelijk?

Dan ga ik over naar de toezeggingen.

- De staatssecretaris zegt toe aan het lid Schutz een overzicht van onbewaakte spoorweginvloeden inclusief risicoprioritering naar de Kamer te sturen en begin 2027 te komen met een voorstel voor een aanpak.
- De staatssecretaris zegt toe aan het lid Van der Plas de commissie een terugkoppeling te sturen van de effecten van de beoogde eerste 5 miljoen voor de verbetering van de beveiliging van onbewaakte spoorweginvloeden.

Er staat nog geen termijn bij. Misschien kunt u die nog aangeven?

Staatssecretaris **Bertram**:

Vindt u goed dat ik dat in het eerstvolgende debat over spoor meld? Ik heb dat budget nu beschikbaar gesteld. Ik wil dat echt samen met de betrokkenen doen, dus ik wil ook even kijken hoe snel dat kan. Anders beloof ik iets wat ik misschien niet waar kan maken. Maar ik zet er zelf alle druk op die nodig is.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Zou het dan wat zijn dat hier een aparte brief over wordt geschreven en dat die dan

toegevoegd wordt aan het commissiedebat Spoor, zodat we dit weer opnieuw volwaardig kunnen meenemen?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik denk dat ik dat weer voor datzelfde commissiedebat doe, want we hebben natuurlijk binnenkort weer het CD Spoor. Dan kan ik 'm in ieder geval even updaten. Er zijn twee mogelijkheden.

De **voorzitter**:

Prima.

- De staatssecretaris zegt aan het lid De Hoop toe voor het einde van het jaar met de betrokkenen en het KiM de volumedaling op het spoorgoederenvervoer onder de loep te nemen en de mogelijke maatregelen te onderzoeken om deze modaliteit op een effectieve manier financieel te stimuleren. Daarbij betreft de staatssecretaris op verzoek van het lid Schutz ook het ongelijke speelveld tussen de Kamer en omliggende landen.

Klopt de toezegging? Er moet nog termijn bij, maar ik vraag eerst of de toezegging klopt. De termijn is: einde dit jaar. Ik zie dat de heer De Hoop nog een opmerking heeft.

De heer **De Hoop** (PRO):

Mijn vraag ging niet zozeer om de volumedaling, maar om hoe we tot een volumestijging willen komen. Dat is dus wel een wezenlijk verschil.

De **voorzitter**:

Prima. Dat wordt aangepast.

Staatssecretaris **Bertram**:

Beide zijn relevant.

De **voorzitter**:

Heel goed.

- De vierde toezegging. De staatssecretaris zegt toe voorafgaand aan de begrotingsbehandeling een brief te sturen over de vergroting van de weerbaarheid van de spoorweginfrastructuur.
- De vijfde toezegging. De staatssecretaris zegt aan het lid Goudzwaard toe in de volgende ERTMS-rapportage terug te komen op het veiligheidsniveau van ERTMS in relatie tot de waarborgen in het huidige systeem.

Ik zie geknik.

- De zesde toezegging. De staatssecretaris zegt aan de leden Schutz en Van Leijen toe in gesprek te gaan met de spoorgoederenvervoersector over de mogelijkheden om concretere afspraken te maken over de beoogde prestaties van de infrastructuurbeheerder in de nieuwe beheerconcessie, en daarover voor het eind van het jaar aan de Kamer terug te koppelen.

Ik zie weer geknik.

- Dan de zevende toezegging. De staatssecretaris zegt aan het lid Van der Plas toe dat er een concreet onderzoek naar de cofinanciering komt tussen het Rijk en de decentrale overheden inzake de Waal- en de Maasbruggen.

Daarbij staat nog geen termijn.

Staatssecretaris **Bertram**:

Kan dat in de MIT-brief? Volgens mij had ik die ook in gedachten. Die wordt in november verzonden.

De **voorzitter**:

Prima. Hij komt in de MIT-brief in november.

- Dan ga ik naar de achtste toezegging. De staatssecretaris zegt aan het lid Boelsma-Hoekstra toe om samen met het ministerie van LNV de Kamer binnen een maand een brief te sturen over de aanpak door ProRail van graverij door dassen en de mogelijkheid voor een generieke ontheffing.

Ik ben ook akkoord.

- Dan de negende toezegging. De staatssecretaris zegt aan het lid Van der Plas toe in de volgende voortgangsbrief in november terug te komen op de vraag naar de totale economische schade van de stremming in Barendrecht en daarin drie concrete vragen van het lid Van der Plas mee te nemen.

Dan hebben we alle toezeggingen gehad.

Ik dank iedereen voor hun bijdrage en hun aanwezigheid en ik sluit deze vergadering.

Sluiting 16.55 uur.