

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 1080

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 23 januari 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 december 2022 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juni 2022 inzake spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 257);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juni 2022 inzake jaarverantwoording NS en ProRail 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 984);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juni 2022 inzake voortgang projecten HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 521);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2022 inzake ILT-rapport Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Kamerstuk 29 984, nr. 986);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2022 inzake update Q2 verkeersleiders en vervolgacties werkbelevingsonderzoek verkeersleiders (Kamerstuk 29 984, nr. 987);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2022 inzake resultaten opleveringstoetsen trillinghinder extra sneltrein Groningen-Leeuwarden en Zevenaar-Duitse grens (Kamerstuk 29 984, nr. 988);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2022 inzake voortgang marktordening spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 989);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 augustus 2022 inzake afschalen dienstregeling vanwege personeelstekorten NS (Kamerstuk 29 984, nr. 992);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 augustus 2022 inzake jaarverslag basisnet 2021 (Kamerstuk 30 373, nr. 75);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 september 2022 inzake evaluatie IT-storing NS 3 april jongstleden en opvolging motie van de leden Grinwis**

en Boulakjar over het aanpassen van werkprocessen om het opstarten na verstoringen sneller te laten verlopen (Kamerstuk 29 984, nr. 993);

- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 oktober 2022 inzake zevende voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2022–1 (Kamerstuk 32 404, nr. 115);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 oktober 2022 inzake zeventiende voortgangsrapportage European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 85);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 oktober 2022 inzake halfjaarrapportages NS en ProRail 2022 (Kamerstuk 29 984, nr. 1055);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 november 2022 inzake update Q3 verkeersleiders (Kamerstuk 29 984, nr. 1056);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 november 2022 inzake beveiligd vertrek treinen naar Verenigd Koninkrijk (Kamerstuk 29 984, nr. 1057);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 november 2022 inzake informatie over de impact op Nederlandse reizigers van de CER Ticketing Roadmap (Kamerstuk 29 984, nr. 1075);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 november 2022 inzake ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 893, nr. 258);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 november 2022 inzake stand van zaken integrale aanpak personeelstekort NS (Kamerstuk 29 984, nr. 1076);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 december 2022 inzake spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 259);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 december 2022 inzake voortgang van het spoorgoederenvervoersbeleid (Kamerstukken 34 244 en 29 984, nr. 4);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 december 2022 inzake beantwoording vragen commissie over de zevende voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2022–1 (Kamerstuk 32 404, nr. 116).

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

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bouchallikh, Van Ginneken, Van der Graaf, Graus, Madlener, Minhas en Van der Molen,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.01 uur.

De voorzitter:

Ik heet iedereen van harte welkom deze morgen: allereerst de mensen op de publieke tribune, en de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal, de Staatssecretaris en haar team, en ook de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. We gaan het vandaag hebben over het spoor, in het commissiedebat Spoor. Voordat we naar de eerste termijn van de Kamer gaan, beginnen we met de termijn van de rapporteur-PHS. Ik heb begrepen dat dit staat voor Programma Hoogfrequent Spoor. Het lid Van Ginneken is die rapporteur. Ik heb begrepen dat zij daar maximaal zes minuten voor nodig heeft. Daarna zal de Staatssecretaris daar kort op reageren en dan pas gaan we naar de eerste termijn van de Kamer. Ik stel een spreektijd van vijf minuten per fractie voor en vier korte, puntige, losse interrupties. Allereerst is het woord aan mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. Ik had de microfoon niet aangezet; een beginnersfout. Het is altijd leuk tot hoever in je Kamercarrière je blijkbaar dit soort beginnersfouten kunt maken. Ik ga mijn best doen om de zes minuten niet helemaal op te maken.

Ik wil beginnen met veel dank uit te spreken aan iedereen die op het departement en in het veld werkt aan het Programma Hoogfrequent Spoor. Ik spreek zeker ook even mijn dank uit aan de commissiestaf die mij heeft geholpen om tijdens mijn rapporteurschap verstandige dingen te doen en hopelijk de juiste vragen te stellen. Ik heb die hier nu voor mij. Ik begin met een paar algemene vragen. Dan ga ik specifiek in op een aantal corridors en ik eindig met enkele vragen over de financiële situatie. De algemene vragen hebben vooral betrekking op de voortgang. Op dit moment zien we een niet zo gunstige ontwikkeling van reizigers op het spoor. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of de ontwikkeling van het aantal reizigers nog tot een andere prioritering binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer leidt of niet. Is er naast de recent aangekondigde heropschaling van de PHS-verbinding Amsterdam-Eindhoven nog ruimte voor meer opschaling? Kunnen we die volgend jaar verwachten? Zo nee, wanneer dan wel? Een belangrijke vraag is ook in hoeverre de discussie die we in de Kamer gevoerd hebben over de hoofdrailnetconcessie, nog invloed heeft op de ambities van het Programma Hoogfrequent Spoor.

Dan kom ik even op de corridor Rotterdam-Breda. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom er is gekozen voor een lagere frequentie op de corridor Den Haag-Rotterdam-Breda dan aanvankelijk de ambitie was? Hoe is de nieuwe ambitie tot stand gekomen? Wat betekent dit? Op wat voor termijn kan Breda, dat nu juist al geconfronteerd wordt met een afschaling van de frequentie, rekenen op een hogere bereikbaarheid?

Dan heb ik een paar vragen over Amsterdam-Alkmaar. Het PHS is klaar in 2029. De realisatie van het Zuidasdok in Amsterdam is randvoorwaardelijk voor de PHS-corridor Amsterdam-Alkmaar, maar het Zuidasdok is pas gereed in 2036. Wat betekent dit eigenlijk voor de status van het PHS? Wat zijn de consequenties van het eindigen van het programma voordat het feitelijk klaar is, voor de manier waarop de Kamer wordt geïnformeerd

over de ontwikkelingen van Amsterdam-Alkmaar? Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de verdere planning van het Zuidasdok zelf? Rondom het Zuidasdok en het Programma Hoogfrequent Spoor speelt ook het vraagstuk ten aanzien van de douanefaciliteiten op Amsterdam Centraal. Die zullen uiteindelijk naar Amsterdam Zuid verhuizen, maar die moet met een aantal tussenstappen toch nog intact gehouden worden op Amsterdam Centraal. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe groot zij de kans acht dat er, vanwege de werkzaamheden voor PHS op Amsterdam Centraal, uiteindelijk toch een overstap in Brussel nodig zal zijn voor de verbinding Amsterdam-Londen? Wat gaat de Staatssecretaris doen om dat te voorkomen?

Dan kom ik nog even op de corridor Delft-Schiedam. Daar hebben we te maken met baanstabieleit. Het talud waar het spoor op ligt, is niet heel stevig, om het maar even simpel uit te leggen. Voorzien is om dat talud te versterken met steunbermen, maar er is ook vastgesteld dat die niet op tijd klaar zijn om vanaf eind 2024, wat de ambitie was, een vijfde en zesde sprinter te laten rijden op dat traject. Ook is er het vraagstuk van extra kosten voor die baanstabieleit. Kan de Staatssecretaris uitleggen waarom die versterking met steunbermen niet op tijd klaar is? Kan ze ook aangeven hoe ze omgaat met de extra kosten? De meer algemene vraag is: verwacht de Staatssecretaris nog problemen met baanstabieleit op andere PHS-corridors?

Dan tot slot een paar vragen over de financiën. Ik las in de voortgangsrapportage dat prijsstijgingen, bijvoorbeeld voor grondstoffen, een verdere toename van het extra potentieel tekort over 2022 veroorzaken, maar dat dat nog niet helemaal concreet is. Wanneer verwacht de Staatssecretaris meer duidelijkheid te hebben over dat potentiële tekort? Is dat potentiële tekort opgenomen in de schatting voor exogene risico's van 291 miljoen? Wanneer gaat de Staatssecretaris beslissingen nemen over eventuele beperkingen of terugdringing van het potentiële tekort? Hoe betreft ze de Kamer daarbij?

Nu wil ik nog even wat technische vragen stellen. Leidt het vrijvallen van een deel van de kosten benoemde risico's projecten en risico's programma naar het onbenoemde deel van de totale risicoreservering ertoe dat het programmarestrisico lager wordt? Want als je het in een grote pot gooit in plaats van in drie aparte, heb je wat minder snijverlies, om het maar even populair uit te leggen.

Ik ga mijn belofte om ruim binnen zes minuten af te ronden, niet helemaal waarmaken, voorzitter, maar ik ben wel op tijd klaar. De eigenstandige controlefunctie – zeg maar: het financiële geweten van het Programma Hoogfrequent Spoor – roept op tot snellere besluitvorming gericht op specifieke projecten en producten binnen het Programma Hoogfrequent Spoor als het gaat om kostenoverschrijdingen. Neemt de Staatssecretaris deze aanbeveling over? Kan de Staatssecretaris de grote wijzigingen in budgetoverzichten, zoals de budgetverlaging van 130,6 miljoen in tabel b1 van de rapportage, nader schriftelijk toelichten?

Dat waren mijn vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Toch nog netjes binnen de zes minuten tijd. Dank aan mevrouw Van Ginneken als rapporteur. Ik denk dat wij ons allemaal aansluiten bij de dank die u uitsprak aan de mensen die u ondersteund hebben. Dan gaan we nu even luisteren naar een korte reactie van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Het Programma Hoogfrequent Spoor werkt aan meer treinen en comfort voor reizigers en aan ruimte voor het goederenvervoer. De rapporteur heeft een aantal vragen in blokjes gesteld. Ik zal die een voor een doorlopen.

Ik begin met de algemene voortgang. In 2017 is de eerste tienminutentrein tussen Amsterdam en Eindhoven gaan rijden. Sinds 2021 kunnen er ook tienminutentreinen rijden tussen Rotterdam en Schiphol, tussen Arnhem en Schiphol en tussen Rotterdam en Dordrecht. Helaas heeft NS vanwege het personeelstekort een stapje terug moeten doen. Door het hele land rijden er minder treinen of kortere treinen. Ik snap dat dit heel vervelend kan uitpakken voor individuele lijnen, zoals de lijn Rotterdam-Breda, waar de rapporteur specifiek naar vroeg. Het is in beginsel aan NS waar en wanneer NS zijn capaciteit het beste kan inzetten. Ik verwacht wel dat NS alles uit de kast trekt om weer op te schalen, zodat die tienminutentreinen van Schiphol naar Rotterdam weer kunnen gaan rijden. Ondertussen rijden sinds afgelopen maandag de intercity's tussen Amsterdam en Eindhoven wel weer elke tien minuten. Met het Programma Hoogfrequent Spoor wordt eraan gewerkt om eind 2024 ook extra intercity's tussen Breda en Eindhoven mogelijk te maken.

Verder hebben grote ontwikkelingen zoals inflatie, personeelskrapte en postcovid-effecten allemaal gevolgen voor het ov-gebruik, maar het KiM verwacht zelfs in het meest pessimistische scenario dat er vanaf 2027 echt een terugkeer van reizigers naar het ov plaatsvindt. In 2019, voor covid, knelde het al op verschillende PHS-corridors. Daarom verwacht ik ook dat uit de herijking van het toekomstbeeld ov het belang van de uitvoering van PHS zal blijken.

De rapporteur vroeg ook of de reizigersontwikkeling tot een andere prioritering bij PHS leidt. Dat is niet het geval, omdat het belang van PHS nog steeds groot is. Daarnaast voeren we alle voorziene maatregelen zo snel door als die uitvoerbaar zijn. Er is ook geen sprake van een prioritering in volgorde.

Het dienstregelingsmodel van PHS wordt integraal verwerkt in de nieuwe HRN-concessie en daarmee wordt geborgd dat de investeringen worden benut door NS. Over het algemeen wordt daarmee het maximale uit de infrastructuur gehaald. Er zijn weinig mogelijkheden om op nog meer treinen of stops aan te bieden op PHS-corridors zonder negatieve consequenties op andere plekken.

Zo'n 80% van het PHS bevindt zich in de uitvoeringsfase of is afgerond. De stations Utrecht, Driebergen-Zeist en Geldermalsen zijn af. Bij Delft, Ede en Tilburg wordt nog steeds hard gewerkt. ProRail staat op het punt om te beginnen met omvangrijke werkzaamheden bij Amsterdam, Nijmegen, Vught en de Meterenboog. Met de aanleg van de Meterenboog en de spooraanpassingen bij Vught wordt het mogelijk om meer goederentreinen over de Betuweroute en via Den Bosch te laten rijden. Zo worden steden als Tilburg, Breda en Dordrecht aanmerkelijk ontlast. Tegelijkertijd wordt in Den Bosch en Vught expliciet rekening gehouden met meer treinen door een betere inpassing en maatregelen tegen onder meer trillingen.

Dan over Amsterdam-Alkmaar. Ik heb recent een bezoek gebracht aan Amsterdam Centraal. Ik heb daar ook zelf kunnen zien hoeveel er moet gebeuren in een heel beperkte ruimte. Ook bij Amsterdam-Zuid worden belangrijke werkzaamheden uitgevoerd. De rapporteur stelde daar ook een aantal vragen over. Ik heb u per brief geïnformeerd over de mogelijkheden om de komende jaren treinen van Amsterdam naar Londen te laten vertrekken. Ik werk eraan om een directe verbinding naar Londen zo veel als mogelijk continu te behouden. Dat doe ik door de huidige terminals zolang als mogelijk te handhaven. Daarnaast zijn ProRail en NS bezig om zo snel mogelijk een nieuwe terminal op Amsterdam Centraal te realiseren. De tijdelijke overstap in Brussel is nodig als er niet beveiligd vertrokken kan worden vanaf Amsterdam Centraal. Dat heeft uiteraard niet de voorkeur. Als er onverhoopt toch geen rechtstreekse trein mogelijk is, bekijken we hoe die periode toch zo aangenaam mogelijk kan worden gemaakt voor de reizigers. De inzet van alle betrokkenen, dus van NS, ProRail, de gemeente en ook van ons is gericht op het voorkomen of zo

veel mogelijk beperken van de situatie. Vorige maand heb ik in het kader van het MIRT afspraken gemaakt met de regio's waaronder een pakketafspraken over Amsterdam-Zuid. Daarmee wordt het in de toekomst mogelijk om het aantal PHS-treinen naar Alkmaar stapsgewijs te voorhogen en meer internationale treinen naar Parijs en Londen te rijden.

De rapporteur vraagt hoe de Kamer geïnformeerd wordt over de planning van Zuidasdok en wat de late oplevering betekent voor de status van en de informatievoorziening over PHS. Over zowel PHS als Zuidasdok ontvangt de Kamer tweemaal per jaar een voortgangsrapportage. In beide rapportages wordt ook over de planning van Zuidasdok gerapporteerd. Specifiek voor PHS geldt dat de Kamer de status van groot project heeft toegewezen. Het is dan ook aan de Kamer om te bepalen wanneer ze de status opheft. Dat kan zijn als nagenoeg alle maatregelen zijn uitgevoerd. Dat is voorzien in 2029. Maar dat kan bijvoorbeeld ook vanaf het moment dat de laatste treinen rijden. Dat zal rond 2036 zijn. Daarover is nu nog geen keuze nodig.

Naast veel aanpassingen aan stations en sporen, is ook aanpassing in de regelgeving nodig om bij Amsterdam meer treinen mogelijk te maken. De rapporteur vraagt naar de stand van zaken. Ik verwacht de aanpassing van de ministeriële regeling snel in procedure te kunnen brengen. Als de uitslag van de internetconsultatie positief is, verwacht ik dat de regeling tijdig in werking zal treden. Ik zal de Kamer daarover per voortgangsrapportage informeren.

Dan over Den Haag-Rotterdam-Breda. De rapporteur vraagt naar de totstandkoming van de gewijzigde PHS-dienstregeling tussen Den Haag en Rotterdam. NS heeft kunnen anticiperen op wijzigingen in de ontwikkelingen in de reizigersgroei. Daarom rijden extra intercity's vanuit Rotterdam niet naar Den Haag Centraal maar door naar Leiden, Schiphol en verder. Het geplande aantal treinen is niet verlaagd, maar rijdt anders en langer door. Dat is besproken met ProRail, NS, de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Breda. De nieuwe dienstregeling heeft voordeel voor meer reizigers en biedt ook meer rechtstreekse verbindingen. Daarnaast is met het koppelen van treindiensten een investering in opstel terreinen onnodig gebleken.

Dan over Delft-Schiedam en de baanstabieleit. De inzichten over baanstabieleit zijn relatief nieuw. Nu daar wel voldoende over bekend is, kunnen ook maatregelen genomen worden. De aanleg van steunbermen vraagt nog wel om onderzoek en ontwerp en om grondverwerving en vervolgens een vrij complexe bouwperiode. Dat maakt dat de versterking van de baan niet voor eind 2024 gereed kan zijn. Om toch tijdig extra sprinters te kunnen rijden, wordt een snelheidsverlaging voor alle treinen onderzocht. Wanneer treinen minder hard rijden, is het effect op de baanstabieleit namelijk beperkt. Het nadeel is wel dat de dienstregeling in de eerste jaren minder robuust zal zijn dan wenselijk is. In de volgende voortgangsrapportage verwacht ik u te kunnen informeren over de uitkomsten van het onderzoek.

De rapporteur vroeg verder nog hoe ik de kosten daarvoor ga dekken. Vorige maand heb ik budget vanuit de woningbouwmiddelen geoormerkt voor de structurele aanpak van de baanstabieleit tussen Delft en Schiedam. Met een combinatie van logistieke en structurele maatregelen verwacht ik dat vanaf 2025 elke tien minuten een sprinter kan rijden tussen Rotterdam en Den Haag, zodat ook voorziene woningbouwlocaties goed ontsloten kunnen worden. In 2023 komen de eerste inzichten van de landelijke analyse van baanstabieleit van ProRail beschikbaar. Als ik voor PHS-corridors meer inzicht heb in risico's en eventuele maatregelen, informeer ik de Kamer daarover in de volgende voortgangsrapportages. Voorzitter. De rapporteur heeft ook zeven vragen gesteld over de financiën. Het budget van PHS bedraagt bijna 4 miljard. Maar de prognose is wel hoger. Er is een potentieel tekort van 200 miljoen. Op het Mobili-

teitsfonds heb ik een reservering gemaakt van 250 miljoen om dat tekort en de risico's buiten het programma zoals baanstabieleit, overwegen-aanpak en prijsstijgingen op te kunnen vangen.

De rapporteur vraagt wanneer ik verwacht meer inzicht te krijgen in de effecten van kostenstijgingen en de levering van materialen. Dat is in de loop van 2023. Dan gaan ook enkele van de laatste projecten naar de realisatiefase. Die ontwikkelingen zal ik beschrijven in de negende voortgangsrapportage PHS. Wanneer de ontwikkelingen scherpe keuzes noodzakelijk maken, zal ik u uiteraard tijdig betrekken.

De financiële omvang van de exogene risico's van buiten het programma worden nu geschat op ongeveer 291 miljoen. Daarin is ook een mogelijk effect door marktwerking verwerkt van ongeveer 48 miljoen. Daar vroeg de rapporteur specifiek naar. Dat bedrag kent wel een grote onzekerheid. In welke mate de risico's zich gaan voordoen, is nu nog niet te voorspellen. Indien nodig zal ik in de loop van 2023 keuzes maken, als die nodig blijken om het potentieel tekort te beperken. Versobering van het programma vind ik daarbij wel onwenselijk, ook gezien de vervoersprognoses. Dus ik blijf sturen op de beheersbaarheid van het tekort bij PHS en de risico's bij het programma.

De rapporteur vraagt ook naar de vrijval van risicoposten van het programma. In het algemeen leidt dat inderdaad tot een verlaging van het financiële restrisico van het programma. Wanneer een risico daadwerkelijk optreedt, leidt dat wel tot meerkosten. De oproep van de eigenstandige controlefunctie tot snelle besluitvorming voor specifieke issues ondersteun ik van harte. In die lijn heb ik dit najaar besloten geld uit te trekken voor baanstabieleit bij Delft, vooruitlopend op een landelijke analyse. In de voortgangsrapportage voor PHS rapporteer ik over het afgelopen halfjaar. Alle grote wijzigingen worden daarbij uitgebreid toegelicht. In de bijlages worden ontwikkelingen uit voorgaande jaren waarover eerder is gerapporteerd kort opgesomd. De door de rapporteur genoemde budgetmutatie van 130 miljoen is in de zesde voortgangsrapportage meer uitgebreid toegelicht.

In de vorige CEF-subsidieronde vanuit de Europese Commissie zijn twee aanvragen gedaan. Een studievoorstel uit de regio Alkmaar, gerelateerd aan PHS, is gehonoreerd voor 3 miljoen. Er was ook een projectvoorstel voor 109 miljoen voor een project bij Amsterdam Centraal. Dat is helaas afgewezen, maar zal in januari in een aangepaste vorm opnieuw worden ingediend. Dan wordt bezien of in die ronde nog meer projecten gerelateerd aan PHS een voorstel doen. Daarover zal ik de Kamer ook bij de volgende rapportage informeren.

Voorzitter, ter afsluiting. Er moet nog veel gebeuren tot en met 2029. Dat vraagt wat van reizigers, van omwonenden en ook van vervoerders.

ProRail zet met de aannemers zorgvuldig in op communicatie en hinderbeperking. Al met al zie ik een programma met goede voortgang, maar ook een programma met uitdagingen. Ik heb vertrouwen in de verdere uitvoering van het programma.

Ten slotte wil ik mevrouw Van Ginneken heel hartelijk bedanken voor haar inzet als rapporteur. Haar betrokken en kritische kijk helpt ons allemaal. Ik vond het ook fijn om de complimenten voor de ambtelijke organisatie te horen. Ik neem aan dat iedereen mee zit te luisteren. Voor zover dat niet aan de orde is, zullen ze dat ongetwijfeld teruglezen in het verslag. Maar haar betrokken en kritische kijk op zaken helpt ons echt om het programma succesvol en beheerst uit te voeren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Mevrouw Van Ginneken, u wilt hier nog kort op reageren, begrijp ik. Dan moet het wel echt kort, want anders verliezen we te veel tijd voor het commissiedebat.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Oké, dan houd ik het heel kort. Ik heb nog geen goed antwoord gekregen op de vraag wat de verbinding Breda-Rotterdam op kortere termijn tegemoet kan zien. De Staatssecretaris heeft het wel gehad over de grotere vraag, de ambitie in dat corridor. Maar wanneer is die opschaling daar mogelijk?

En ik heb de Staatssecretaris gehoord over de inspanning om een overstap in Brussel voor Amsterdam-Londen te voorkomen. Maar ik had de Staatssecretaris ook gevraagd wat ze concreet nog kan doen, bijvoorbeeld wat betreft overleg met België en het Verenigd Koninkrijk. Misschien kan de Staatssecretaris daar nog kort iets over zeggen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Over het punt van Breda-Rotterdam hebben we het al vaker gehad, ook in de commissievergadering. Dit is ook al wel ter sprake gekomen in de overleggen die ik met de NS heb gehad, omdat dit een belangrijke lijn is. NS doet er alles aan om te proberen de frequentie weer zo veel mogelijk op te voeren, maar we weten allemaal dat er personeelstekorten zijn en dat er gekeken wordt naar hoe de NS de inzet die er wel is zo goed mogelijk kan invullen. Daarin worden keuzes gemaakt, dus bepaalde lijnen zijn al wel weer wat verder opgevoerd. Op sommige lijnen liggen op dat punt nog uitdagingen. Maar het is uiteindelijk aan de NS om daarin die afwegingen te maken. Ik denk wel dat het belangrijk is dat er natuurlijk ook vanuit de Kamer signalen worden afgegeven dat het goed functioneren van deze lijn ook zeer de aandacht van de Kamer heeft. Bij dezen dus nogmaals, het punt van de rapporteur is gemaakt.

Het punt van de overstap in Brussel kunnen we natuurlijk nog eens onder de aandacht brengen bij verschillende partijen. Zie ik collega Gilkinet nou nog dit jaar in Weert of is dat begin volgend jaar? O, dat is maandag. Nou, maandag zie ik mijn collega Gilkinet in Weert en dan zal ik het punt over de stop in Brussel ook nog een keer onder de aandacht brengen. We hebben in dat internationale treinverkeer natuurlijk verschillende belangen, dus ik zal dit punt zeker in dat gesprek meenemen.

De **voorzitter**:

Maandag is het een thuiswedstrijd voor de Limburgse Staatssecretaris. Mevrouw Van Ginneken, bent u tevreden zo? Nogmaals dank voor uw rapporteurschap en ook dank aan iedereen die u daarbij gesteund heeft, ook namens de leden van de Staten-Generaal.

Dan gaan we vlug naar de eerste termijn van de Kamer. Ik geef als eerste het woord aan meneer Minhas van de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie. Er zijn een paar leden later gekomen, dus ik zeg nogmaals: het is vijf minuten spreektijd en vier korte interrupties. Dat is dus pingpongen: een korte vraag «ping» en een kort antwoord «pong». Dus stel niet allemaal van die ellendig lange vragen en geef niet van die ellendig lange antwoorden.

De heer **Minhas** (VVD):

Mooi. Dank u wel, voorzitter en ook mijn dank aan de rapporteur voor haar rol hierin namens de commissie.

Voorzitter. Het afgelopen jaar is er ontzettend veel gebeurd op het spoor. Het was een jaar waarin de Staatssecretaris als een soort machinist de reis uitstippelde en de Kamer als conducteur controleerde of de wissels wel op een goede manier werden omgezet. Maar er is niet op alle dossiers evenveel progressie geboekt. Soms leek het namelijk alsof de VVD in een andere trein zat dan de Staatssecretaris en of we verschillende eindbestemmingen hadden. We moeten concluderen dat 2022 de boeken ingaat als een slecht jaar voor het imago van ons geliefde spoor en van de door ons zo geliefde trein. Het markeert de periode waarin de afstand tussen de

trein en de reiziger alleen maar groter is geworden door een afgeslankte dienstregeling en veel treinuitval.

Er is veel te bespreken, dus ik ga snel op de inhoud in. Ik begin met de brief over de HRN-concessie. De VVD vindt dat de Staatssecretaris, overigens met steun van de Kamer, pokert met belastinggeld door geen marktanalyse uit te voeren. Eerder heeft de Staatssecretaris aangegeven dat er financiële risico's verbonden zijn aan een infractieprocedure. Heeft de Staatssecretaris deze risico's ingecalculeerd? Ook schrijft ze in de brief dat de financiële uitgangspunten hetzelfde blijven. Betekent dit dat de concessievergoeding van 200 miljoen euro per jaar ook overeind blijft?

De voorzitter:

U maakt al meteen heel veel los, meneer Minhas. U bent nog maar net warm aan het draaien. Meneer Alkaya van de Socialistische Partij. Was u eerder mevrouw Bouchallikh? Ik heb het niet gezien. Mevrouw Bouchallikh, GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik heb een korte vraag, zoals u verzocht. Ik hoor dat de VVD zich grote zorgen maakt over de afschaling van het ov en het imago daarvan. Ik vraag me dan wel af waarom de VVD constant tegen de voorstellen stemt die we onder andere met de SP en de PvdA hebben gedaan om dat te voorkomen.

De heer Minhas (VVD):

Kijk, de VVD heeft ook vanuit de coalitie gewerkt aan het beschikbaar stellen van 150 miljoen euro aan beschikbaarheidsvergoeding voor volgend jaar, in een andere vorm weliswaar. Dat is allemaal om het reizigersaantal dat nu achterblijft vanwege de na-ijleffecten van corona op te vangen. Ik vraag – ik kom daar zo op in mijn bijdrage – de Staatssecretaris: hoe landt die 150 miljoen, is dat voldoende en op welke manier verlopen haar gesprekken met de provincie? Ik loop dus vooruit op mijn spreektekst. Ik maak mij ook zorgen, maar de oplossing die zowel GroenLinks als uw collega van de SP regelmatig voorstelt, is het verlagen van de btw op treinkaartjes. Daarmee gaan we geen afschaling oplossen. Daarmee zorgen we ervoor dat het ov aantrekkelijker wordt voor mensen die toch al gebruik moeten maken van het ov.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

De VVD noemt specifiek het bedrag van 150 miljoen en de zorgen over of dat wel genoeg is. We hebben van tevoren al aangegeven: zet in op een hoger bedrag om te voorkomen dat we achteraf pleisters moeten plakken op het moment dat blijkt dat het niet voldoende is. Dat is precies wat de VVD nu doet. Waarom kiest zij er niet voor om preventief te handelen en te voorkomen dat we achteraf dit soort problemen moeten oplossen en er wel afgeschaald wordt?

De voorzitter:

We gaan het nu horen. Meneer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Ik kan nu nog steeds niet de conclusie trekken dat het aan dat bedrag ligt en dat we te weinig geld hebben gereserveerd. Laat ik daar nou eerst van overtuigd worden en daarna pas kijken of er extra geld voor nodig is. Dat ga ik zo dadelijk tijdens mijn spreektijd ook aan de Staatssecretaris vragen. Voor het verlagen van de prijzen van treinkaartjes heeft u bovendien allerlei oplossingen waar de VVD niet voor kiest, zoals het verhogen van de vermogensbelasting of het afschaffen van allerlei voordelen die we bijvoorbeeld voor expats hebben, zodat die daar onder lijden.

De heer **Alkaya** (SP):

In het debat over de concessie voor het hoofdrailnet bleek al dat de VVD nagenoeg alleen staat. Dat bleek later ook bij de stemmingen over de moties. En nu zegt ook de rechter dat zo'n marktanalyse helemaal niet hoeft. Hoelang is de VVD nog bereid om dit standpunt zo geïsoleerd overeind te houden? Komt er niet een moment dat ook de VVD een kant moet kiezen? Het liefst is dat de kant van het parlement, de Nederlandse rechter en de Nederlandse regering en niet de kant van de markt en de Europese Commissie.

De heer **Minhas** (VVD):

Gelukkig staat de VVD helemaal niet alleen, want de Europese Commissie en de DG MOVE steunen de lijn van de VVD. Dat blijkt ook uit de brief van de Staatssecretaris. Waar de VVD niet voor kiest en waar de SP wel voor kiest, is «eigen volk eerst» en de nationale spoorvervoerder vooropstellen en daardoor de reiziger niet op nummer twee, maar misschien wel op nummer tien laten eindigen. Wij hebben dat vierde spoorwegpakket vastgesteld om ervoor te zorgen dat we één Europees spoornet krijgen, het aanbod voor de reiziger beter wordt en niet omdat Europa dat per se eist. De VVD is ervan overtuigd dat als je meer marktwerking aan de randen van het spoornet creëert, daardoor het aanbod gaat toenemen. Dat blijkt ook uit het verleden. Kijk naar Limburg, het oosten van het land en de lijn tussen bijvoorbeeld Leeuwarden en Groningen. Gaat de SP mij nou vertellen dat de treindienst tussen Leeuwarden en Groningen onder de NS beter presteerde dan onder de huidige vervoerder?

De heer **Alkaya** (SP):

De VVD zegt dat ik tegelijkertijd voor «eigen volk eerst» ben en de reiziger op nummer tien zet. Volgens mij kan dat niet allebei waar zijn. Het eerste is meer waar. Laat ik dat gewoon eerlijk toegeven. Ik zet de Nederlandse reiziger inderdaad op nummer een. Die is niet gebaat bij tientallen bedrijven die concurreren om elk stukje van het spoor. De uitwassen daarvan zien we al bij andere nutsvoorzieningen en bij andere publieke diensten, zoals op de energiemarkt, waarvan nu zelfs de VVD zegt: daar moeten we op terugkomen en daarin zijn we te ver doorgeschoten. Ze heeft daarvoor samen met het CDA allemaal weinig schokkende voorstellen gedaan, maar die gingen in ieder geval in de richting van minder markt. Dus voelt de heer Minhas van de VVD zich dan niet ongemakkelijk, omdat hij hier ook moet toegeven dat zijn medestanders hierin de marktpartijen en de Europese Commissie zijn, terwijl hij de rest van het parlement, de Nederlandse spoorvervoerder, de Nederlandse rechter en de Nederlandse regering tegenover zich heeft staan? Ik bedoel: hoeveel meer dogmatisch kan de VVD nog worden?

De heer **Minhas** (VVD):

Kijk, ik bedoelde met «eigen volk eerst» het nationale spoorbedrijf op nummer een zetten. Nogmaals, ik ben een heel groot fan van de NS. Ik zit regelmatig in de trein en ik ben over het algemeen hartstikke blij met het aanbod van de NS. Ik denk alleen dat het beter is voor de reiziger – dat probeer ik zo toe te lichten – als je aan de randen van het spoornet ruimte creëert voor andere vervoerders. Dat doet de VVD niet omdat dit per se vanuit een andere overheid wordt opgedragen. Dat doen wij in het belang van de reiziger, die u dus niet op nummer een zet, want de reiziger heeft onder de vervoerder die u op nummer een wilt zetten, in de regio's behoorlijk geleden. Ik hoor u regelmatig pleiten voor meer aanbod in de regio's, terwijl dat aanbod er niet dankzij, maar ondanks de NS is gekomen.

De **voorzitter**:

We blijven via de voorzitter spreken, dus niet in de u-vorm. Meneer Minhas, u kunt uw betoog vervolgen.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter. Ik vroeg dus naar de financiële risico's. Ik heb dat stukje afgehandeld. Dan ga ik even door met de nieuwe dienstregeling die onlangs is gepresenteerd. Die leidt tot minder treinen, onder andere door het personeelstekort. Dat is heel vervelend. Er worden wel langere treinen ingezet. Ik hoor de Staatssecretaris lovende woorden spreken over die 3% meer zitplaatsen, maar gisteren zag ik wat foto's langskomen van station Utrecht in de spits; nou, daar blijven nog steeds mensen achter op het perron. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus: er moet toch veel meer mogelijk zijn om tot een betere dienstregeling te komen? Mijn fractie is benieuwd hoe de Staatssecretaris de kwaliteitsafspraken uit de hoofdtrainnetconcessie rijmt met de huidige situatie op het spoor. In hoeverre is er op haar ministerie kennis en expertise aanwezig om daadkrachtig in te grijpen en bij te sturen en de Kamer op een goede manier te voorzien van informatie? De regio's komen er bekaaid van af met een nieuwe dienstregeling. Dat is niet alleen zo bij de NS, maar dat geldt ook voor het busvervoer. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegen aan? Hoe verlopen haar gesprekken met de provincies?

Voorzitter. Ik zou het persoonlijk een goed idee vinden om een onafhankelijke partij aan te stellen die een of twee keer per jaar een onderzoek doet en kijkt of de dienstregeling nog op orde is, of er verbeterpunten zijn, welke afspraken uit de concessievoorwaarden niet worden gehaald en welke acties er nodig zijn om die wel te halen. Wat vindt de Staatssecretaris van dat idee?

Voorzitter. Dan een stukje spoorveiligheid. De komende jaren wordt er heel veel op en rondom het spoor en stationslocaties gebouwd. Hoe gaat de Staatssecretaris voorkomen dat verzakkingen en trillingen op het spoor een bedreiging worden voor de toenemende woningbouw langs sporen? Kan de Staatssecretaris aangeven hoe haar gesprekken met het RONA verlopen? Wat is de toekomst van het basisnetspoor, waarin we het vervoer van gevaarlijke stoffen hebben geregeld?

Voorzitter. Er ligt ook een brief van de provincie Brabant om in te grijpen op het vervoer van gevaarlijke stoffen, of althans om grip te krijgen op dat vervoer langs de Brabantroute. Dat is veel breder dan alleen die Brabantroute, maar mijn vraag is: is de Staatssecretaris bereid om daar regie op te pakken, aangezien de veiligheid van omwonenden voor de VVD vooropstaat? Daar hebben we ook het programma Minder Hinder voor. Ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris aankijkt tegen de financiële middelen die daarvoor beschikbaar, of misschien niet beschikbaar, zijn. Hoe gaan we ervoor zorgen dat we dat alsnog voor elkaar gaan krijgen?

De heer **Alkaya** (SP):

Als de veiligheid van de omwonenden vooropstaat en die alleen maar gewaarborgd kan worden door minder van die gevaarlijke stoffen door woonwijken, steden en bewoonde gebieden te vervoeren, is de VVD het dan met mij eens dat we daar dan mee moeten stoppen? Tot nu toe heb ik van de VVD namelijk alleen maar gehoord dat er meer goederenvervoer over het spoor moet plaatsvinden. Volgens mij kan dat ook niet allebei tegelijkertijd waar zijn.

De heer **Minhas** (VVD):

De heer Alkaya maakt hier een klassieke fout: hij haalt twee zaken door elkaar. Je hebt vervoer van goederen en je hebt vervoer van gevaarlijke stoffen. Daar zit ook nog toxische stoffen bij; die zijn echt gevaarlijk. De VVD vindt dat je goederen – dat zijn normaal gesproken zaken die in containers zitten, die wij met z'n allen gebruiken en waar onze haven op draait – prima per spoor zouden kunnen vervoeren, als we de omstandig-

heden voor de omwonenden maar goed maken. Wat betreft het vervoer van die gevaarlijke stoffen denken we dat het aanleggen van buisleidingen daar een heel goed alternatief voor is. Dus ja, de VVD pleit voor meer spoorgoederenvervoer. Dat past uitstekend bij de ambities om het vervoer van goederen duurzaam te maken. Dan hoeft het dus niet meer over de weg. Maar we maken ons zorgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen en daar heb ik de Staatssecretaris naar gevraagd.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben niet verrast, maar wel blij dat collega Minhas zich zo inzet tegen de overlast en hinder door spoorgoederenvervoer. Dat is iets waartegen ik me de afgelopen maanden ook behoorlijk heb ingezet. Ik heb deze zomer natuurlijk dat plan aan de Staatssecretaris aangeboden met de titel Betrokken, leefbaar en toekomstbestendig spoorvervoer van goederen. Ik ben ook benieuwd naar de manier waarop de Staatssecretaris dat in haar toekomstvisie verwerkt. Mijn vraag aan de heer Minhas gaat over wie er nou allemaal kunnen bijdragen aan kortetermijnoplossingen om de hinder voor mensen aan de Brabantroute en de Bad Bentheimroute aan te pakken. Ik zal daar straks in mijn eigen inbreng meer over zeggen. We zitten nu namelijk met een financieel probleem. Maatregelen kunnen niet allemaal gedekt worden. Ziet de heer Minhas daarbij net als ik – ik zal dat straks verder toelichten – een rol weggelegd voor bijvoorbeeld havenbedrijven, die zelf ook een belang hebben bij het via het spoor goed ontsluiten van het achterland? Dan zou aan die havenbedrijven gevraagd kunnen worden een financiële bijdrage te leveren aan oplossingen om die hinder terug te dringen.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik ben blij met deze vraag, want die stelt mij in de gelegenheid om buiten mijn spreektijd om wat breder in te gaan op de problematiek, hoewel ik ga proberen het kort te houden. Het allerbelangrijkste is dat we met elkaar het belang van het vervoer van goederen over het spoor inzien. Volgens mij leeft dat breed, behalve bij de SP, zoals ik zojuist heb gehoord. Maar als je dan vervolgens kijkt wat voor effecten dat heeft op de leefomgeving, dan moet je ook kijken wie daarvan profiteert. Ik vind dat je als dat de havenbedrijven zijn, hen dan prima kan aanspreken op wat we ervoor moeten doen om ervoor te zorgen dat het vervoer van goederen via het spoor op een goede, leefbare manier kan plaatsvinden. Tegelijkertijd zeg ik ook dat we ontzettend veel geld beschikbaar hebben gesteld om heel veel woningen te bouwen op ov-knooppunten. Dat zijn vaak knooppunten waar heel veel mensen gaan wonen. Die krijgen potentieel last van treinen die daarlangs denderen. Dat zijn overigens niet alleen spoorgoederentreinen, maar ook reguliere treinen. Als ik zie wat daarvoor mogelijk en nodig is – het programma Minder Hinder vraagt om een bedrag van 10 miljoen euro – kan ik me niet voorstellen dat de Staatssecretaris dat bedrag niet kan vinden in haar begroting. Mijn vraag aan de Staatssecretaris was dus ook: hoe gaan we ervoor zorgen dat we het programma kunnen uitrollen, zeker als we straks zien dat de aansluiting van de Betuwelijn in Duitsland eruit ligt en de treinen over de Brabantroute moeten gaan? Ik maak me daar ontzettende zorgen om. Als je met kleine ingrepen, zoals dempers langs overgangen en sporen, ervoor kan zorgen dat het voor het goederenvervoer beter en veiliger kan, ben ik daar een groot voorstander van.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken knikt tevreden. Er zijn verder geen interrupties meer, dus u kunt beginnen aan uw laatste anderhalve minuut.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik heb het zojuist over het spoorgoederenvervoer gehad. Volgens de VVD moet de Staatssecretaris niet alleen praten over de overlast die dat met zich meebrengt, maar moet de Staatssecretaris ook aan tafel met betrokken partijen. Deze sector is in Nederland heel groot. Ik ben benieuwd hoe het staat met haar gesprekken aan de Spoorgoederentafel en hoe de laatste brief die ze heeft gestuurd over de voortgang van het spoorgoederenvervoer en hoe aantrekkelijk dat is, ook in relatie tot ERTMS-implementatie, is geland in de sector. Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie-Schonis/Ziengs/Amhaouch van november 2020?

Voorzitter. Over een veiliger spoor gesproken: gelukkig hebben we heel veel ingrepen gedaan om de Niet Actief Beveiligde Overwegen, de NABO's, aan te pakken. Als het goed is, maken we daar flinke stappen in. Dat is een uitstekende ontwikkeling, waarvoor de VVD zich behoorlijk heeft ingezet. Maar er zijn ook nog beveiligde spoorwegovergangen die moeten worden aangepakt. Vanaf volgend jaar is daar geen geld meer voor beschikbaar, dus ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris dat programma op een goede manier door gaat zetten.

Tot slot, voorzitter. De goede voornemens voor 2023 zijn duidelijk, vanuit de VVD althans. Het moet beter, het moet meer – er moeten meer treinen rijden – en reizigers moeten de trein weer zien als een betrouwbaar vervoermiddel, waarbij een vloeiende en comfortabele reis weer de standaard is en niet het streven. De VVD wil daarom orde op zaken stellen. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris dat standpunt deelt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas namens de VVD. Ook u was netjes binnen de tijd. Dan gaan we nu naar de Socialistische Partij, naar meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, dank u wel. Ook dank namens mij dank aan de rapporteur voor de eerste ronde van vragen.

Voorzitter. Recent gaf de Staatssecretaris aan dat er geen noordtak van de Betuwelijn komt. Dat is goed nieuws voor de bewoners van de Achterhoek en Twente, maar daarmee zijn de problemen elders nog niet opgelost en onze zorgen helaas ook nog niet weggenomen. De SP maakt zich grote zorgen over het spoorgoederenvervoer in ons land. Wij delen de opvatting van het kabinet en, als we kijken naar het stemgedrag, eigenlijk alle andere partijen in deze Kamer dat vervoer over het spoor schoner en efficiënter is dan vervoer met vrachtwagens over de weg, maar wij hebben grote vraagtekens bij de volumegroei die dit kabinet wil en ook bij de volumegroei die we de afgelopen jaren hebben gezien.

Goederentreinen worden alsmaar langer en zwaarder. Ze concurreren met het personenvervoer en zorgen voor veel overlast bij omwonenden, zoals trillingen, geluidsoverlast, gesloten overwegen en schade aan huizen, maar er is ook een groeiend gevaar door het transport van gevaarlijke stoffen. Die overlast en dat gevaar voor omwonenden van het spoor moeten we nu eerst oplossen voordat we überhaupt kunnen nadenken over verdere groei. Gek genoeg heeft niemand het dan over de mogelijkheid om de instroom van goederen in onze havens te maximeren, want de groei van het spoorgoederenvervoer heeft natuurlijk een-op-een te maken met de groei van de Rotterdamse haven. Heeft het kabinet ooit echt onderzocht of overwogen om het alsmaar toenemende goederenvervoer van onze havens door ons land naar andere landen, vooral Duitsland, te beperken? Ik heb het dan over de zogenaamde doorvoer. Dat betekent dus geen krimp, maar wel het stellen van een bovengrens, zodat we wel sturen op een maximum omdat ná die grens de lasten voor de samenleving groter zullen zijn dan de lusten.

Ook de volumes en frequenties van giftige en explosieve ladingen nemen toe. Provincies en gemeenten in onder andere Noord-Brabant lieten onlangs in brandbrieven weten absoluut niet klaar te zijn voor de toename van het transport van risicovolle stoffen dwars door hun woonwijken.

De heer **Minhas** (VVD):

Op de website van de SP heb ik gelezen dat de vakbondsgeschiedenis 115 jaar teruggaat. Een van de vakbonden waarin de SP heel actief is, is de havenvakbond, waar de havenarbeiders in zitten. De SP pleit regelmatig voor nog meer loon voor de mensen in het havengebied, voor een beter pensioen en al dat soort dingen. Dat steun ik van harte, zeg ik dan maar even vanuit mijn positie. Maar wat gaat u tegen die mensen zeggen? Wat is uw boodschap aan de mensen die in het havengebied werken? U zegt eigenlijk tegen ze: «Joh, die haven gaat helemaal niet groeien, die gaat zelfs krimpen. Ga straks maar in Duitsland werken, want die goederen moeten naar Duitsland.»

De **voorzitter**:

U mag elkaar niet rechtstreeks aanspreken.

De heer **Minhas** (VVD):

Excuus, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dat moet via de voorzitter. Dat houden we hier in ere.

De heer **Alkaya** (SP):

Dit doet de wat genuanceerde vraag die ik heb gesteld, volgens mij tekort. Ik zeg: moeten we niet nadenken over een maximumgrens en moeten we nu niet stoppen met het streven naar groei van het spoorgoederenvervoer? Dat betekent dus niet dat de huidige werkgelegenheid in havens in gevaar komt, integendeel. Als dat het geval was, zou ik een ander verhaal houden. Het verhaal van de heer Minhas klopt dus helemaal niet.

De heer **Minhas** (VVD):

Stilstand is achteruitgang. Als je nu gaat stilstaan en de goederen over laat gaan naar andere landen, zal dat zeker leiden ... Ik probeer het even genuanceerd te doen, zodat ik nog recht doe aan de inbreng van de heer Alkaya, want ik snap zijn zorgen over het spoorgoederenvervoer. Maar dat gaat leiden tot het verplaatsen van werkgelegenheid naar landen waar die havens wel zitten. Steunt de heer Alkaya dus de lijn dat niet de groei ter discussie moet staan, maar de goede omgang met de leefomgeving waar de spoorgoederentreinen doorheen gaan, bijvoorbeeld over de Betuwelijn? Zou je niet daarop moeten inzetten?

De heer **Alkaya** (SP):

Nee, want ik vind die groei ook een probleem. Ik ben niet overtuigd van wat de heer Minhas zegt. Hij zegt «stilstand is achteruitgang», alsof dat een soort volkswaarheid is die iedereen kent. Ik weet niet of dat klopt voor de havens. Laten we die vraag aan de Staatssecretaris stellen: als wij een bovengrens aan de havens zouden stellen, zou dat dan automatisch achteruitgang betekenen? Ik denk niet dat dat ooit is onderzocht. Ik denk niet dat de heer Minhas dat zo kan stellen. Als dat waar zou zijn, hebben we inderdaad een ander gesprek, maar laten we dan eerst vragen om dat te onderzoeken. Ik ben er niet van overtuigd dat dat zo is. De rest van het verhaal van de heer Minhas klopt dan niet, als dát al niet klopt. Ik denk dat het stellen van een bovengrens helemaal niet leidt tot alle ellende in de rest van het verhaal van Minhas, dus verlies van banen et cetera. Yes?

De **voorzitter**:

Nee, er is nog een interruptie van de heer Madlener en daarna mag u verdergaan. U hebt nog drie minuten spreektijd over, meneer Alkaya. De heer Madlener, PVV.

De heer **Madlener** (PVV):

De Rotterdamse haven en de Nederlandse transportsector zijn voor de PVV een heel belangrijke sector. Ik maak me er juist zorgen over, want je ziet al jaren dat de haven van Antwerpen harder groeit dan de haven van Rotterdam. Je ziet dus al een verschuiving naar andere landen. Nu ben ik het in die zin eens met de SP dat het gaat om toegevoegde waarde. Het gaat niet alleen om goederen naar Duitsland brengen; we moeten natuurlijk zorgen voor toegevoegde waarde. Maar ook daar maak ik me zorgen over, want bedrijven als Unilever en Shell zijn al uit Nederland vertrokken en Nederland wil vooroplopen in allerlei milieuwetgeving, met als nadeel dat ons vestigingsklimaat hard achteruitgaat.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV):

Maakt de SP zich daar geen zorgen over als ze ziet wat er aan de hand is in Nederland, dat we een soort leegloop gaan krijgen? Je kan het wel maximeren, maar een bedrijf dat nu wil starten in Rotterdam en weet dat er een maximering boven zijn hoofd hangt, gaat niet naar Rotterdam. Dat weet de heer Alkaya toch ook wel?

De heer **Alkaya** (SP):

De afgelopen jaren hebben laten zien dat het economische model van ongelimiteerde vrijhandel, al die vrijhandelsverdragen en dus ook de handelsstromen die daarmee samenhangen, onhoudbaar is. Ik denk dat de toekomst van de Nederlandse economie meer zit in het zelf produceren, dus meer in de regio zelf dingen laten maken in plaats van importeren in de havens en dus ook importeren en vervolgens doorvoeren naar Duitsland. In de coronapandemie hebben we bijvoorbeeld gezien dat we zelf geen mondkapjes konden maken. We hebben hier samen met de VVD breed moties gesteund waarin stond: nee, die moeten we zelf produceren. Ik stel hier niet iets geïsoleerd voor. Het heeft te maken met hoe wij naar de samenleving kijken, waarbij wij vinden dat we beperkingen moeten opleggen aan de vrijhandel en meer zelf moeten maken en zelf moeten produceren. Ik maak me dan ook helemaal geen zorgen over werkgelegenheid en dergelijke. Je krijgt misschien andere werkgelegenheid. Op de wat kortere termijn maak ik me er al helemaal geen zorgen over, want ik zeg ook niet, zoals de Partij voor de Dieren ... Zij zijn niet aanwezig bij dit debat, dus ik wil ze niet direct aanspreken. Maar er zijn ook partijen die zeggen dat we minder moeten groeien en dat we minder economische groei moeten hebben. Dat zeg ik ook niet. Maar wij zijn kritisch over groeien als doel op zich, als we in de praktijk zien dat de groei van bijvoorbeeld die doorvoer in Nederland meer ellende dan lusten met zich meebrengt, want de lusten belanden bij een enkeling. Ik ben er helemaal niet van overtuigd dat we daarmee door moeten gaan. Ik ben ook totaal niet bezorgd over wat dat met het vestigingsklimaat doet.

De **voorzitter**:

Dank, meneer Alkaya. Het is zeer sympathiek om niet iemand aan te spreken die zich hier niet kan verdedigen. Dank u wel daarvoor. U kunt uw betoog vervolgen. Ik geloof dat u nog iets van drie minuten had.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Jaar na jaar worden nu al risicoplafonds overschreven. Ik heb het dan dus over de gevaarlijke stoffen die worden vervoerd over het spoor. Als gevolg van de energietransitie dreigen die gevaren op het spoor alleen maar groter te worden. De VVD heeft het over leidingen en buizen die we willen aanleggen, maar die liggen er niet. Op dit moment lijkt het erop dat we veel meer waterstof en ammoniak over het spoor moeten gaan vervoeren. Veel gemeenten langs het spoor hebben forse bouwambities. Ik heb het dan over woningen. Gezien de huidige woningnood is dat ook broodnodig. Maar met de inwerking-treding van de Omgevingswet verliezen deze gemeenten het overzicht en de controle als het gaat om de aantallen wagons en de aard van de stoffen die daarin zitten, waardoor zij niet meer kunnen inschatten welke risico's het transport over hun eigen grondgebied oplevert. Is het verantwoordelijk om langs het spoor nieuwe woningen te blijven bouwen, als daar een toename van treinen wordt verwacht die uiterst gevaarlijke stoffen zoals waterstof en ammoniak transporteren, vraag ik de Staatssecretaris. Wat is de reactie van het kabinet op de oproep van de gemeenten die willen dat de hoeveelheid gevaarlijke stoffen door een woonwijk afneemt en eigenlijk het liefst willen dat het transport stopt?

Voorzitter. Tot slot nog één onderwerp: de personeelstekorten op het spoor en bij de treinverkeersleiding. In het afgelopen jaar zijn er op meerdere plekken stakingen geweest. Die strijd loont, zoals de medewerkers van de NS hebben laten zien. Zij krijgen nu hogere lonen, wat hopelijk ook leidt tot de instroom van meer collega's en een lagere werkdruk. We hebben deze mensen hard nodig om onze treinen rijdend te houden en de forse afschaling – 13% – van de dienstregeling weg te werken.

De komende dagen staken ook hun collega's bij Arriva. De SP steunt ook hen van harte in hun strijd. Er gaat helaas ook veel mis bij dit bedrijf. Vanwege de hoge treinuitval in Noord-Nederland en Limburg onderzoeken gedeputeerden zelfs of Arriva een boete kan krijgen vanwege wanprestaties. Het is onbegrijpelijk dat dit Duitse staatsbedrijf, dat zegt zo graag de concurrentie met NS aan te willen gaan, niet in staat is om orde op zaken te stellen en zijn werkers fatsoenlijk te behandelen en te waarderen. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiernaar? Is zij bereid om met Arriva in gesprek te gaan en de Kamer te informeren over hoe dat bedrijf orde op zaken gaat stellen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya namens de SP. Dan gaan we nu naar mevrouw Bouchallikh namens GroenLinks, die is verscholen achter een megagrote koffiebeker.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ja, voorzitter, dat was wel nodig zo vroeg op de ochtend. Ik spreek vandaag mede namens de PvdA. Ook van mijn kant dank aan de rapporteur.

Voorzitter. Het openbaar vervoer is een van de bouwstenen van onze samenleving. Het is een publieke voorziening waarvan we ons niet kunnen permitteren dat die instort, maar de problemen met het ov blijven zich ophopen. De personeelstekorten en de afschaling van de dienstregeling brengen veel ongemakken met zich mee. Door de onverwachte uitval wordt de trein een steeds onbetrouwbarder vervoermiddel. De bereikbaarheid van de huisarts, het werk en school is nog steeds niet overal voldoende verzekerd en dreigt door de omstandigheden nog meer te verslechteren.

Dan zijn er ook nog de problemen met toegankelijkheid. We hebben hier al eerder kritisch over gesproken met de Staatssecretaris, bij de presentatie van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV. Dat is een stap, maar

het is wat ons betreft bij lange na niet genoeg. Die zorg hebben wij geuit in de Kamer, ook samen met andere partijen, maar wij zijn niet de enigen die ons nog steeds zorgen maken, ook na de presentatie van het akkoord. Ook de gebruikers zelf maken zich zorgen. Jacquie Davis en Jeanette Chedda maken elke keer mee om met openbaar vervoer te moeten reizen dat niet toegankelijk is. Met enige regelmaat lopen zij vast met hun rolstoel op het station. Samen met DeGoedeZaak hebben zij een petitie opgesteld over toegankelijkheid, waar duizenden mensen hun handtekening onder hebben gezet. Vanochtend stonden ook zij buiten in de kou tijdens de aanbidding. Is de Staatssecretaris bereid om deze petitie ook in ontvangst te nemen en met de initiatiefnemers in gesprek te gaan, juist om te kijken hoe het bestuursakkoord op een manier kan worden ingevuld die wel recht doet aan de grote zorgen die er zijn? Ik hoop dat we daarmee dan ook stappen kunnen zetten.

Voorzitter. In het kader van toegankelijkheid is het goed dat NS het aantal stations met reisassistentie uitbreidt en een klantenpanel opricht om de knelpunten op te lossen, maar helaas is nog steeds 50% van de hoofdrailnetstations niet voor iedereen toegankelijk. Kan de Staatssecretaris in overleg met ProRail hier werk van maken?

Dan het nieuwe betaalsysteem voor het ov. Een goede toegankelijkheid van dit betaalsysteem bepaalt of mensen met een visuele beperking wel of niet kunnen deelnemen aan de samenleving, terwijl deze doelgroep juist zo afhankelijk is van het ov. Kan de Staatssecretaris erop toezien dat het nieuwe betaalsysteem reeds bij de invoering inclusief en bruikbaar is voor iedereen? Kan de Staatssecretaris hierbij experts en ervaringsdeskundigen betrekken?

Voorzitter. Dan de personeelstekorten en afschalingen. De NS heeft een integrale aanpak van het tekort geïntroduceerd. Dat juichen wij toe. We zien ook graag de resultaten van het onderzoek van BCG tegemoet, zoals reeds is beloofd. Ik vraag me nog wel af of dit onderzoek ook komt met een duidelijk beeld van het personeel dat we voor eind 2023 kunnen verwachten. Ik vind het opvallend en zorgelijk dat er nog steeds groot ziekteverzuim is onder het personeel. Heeft de staatsecretaris zicht op de oorzaken hiervan? Wordt dit aspect voldoende meegenomen en onderzocht in de integrale aanpak? Hoe wordt het vitaliteitsprogramma van de NS precies ingericht? In hoeverre worden de werknemers zelf ook betrokken hierbij?

Ook ProRail kampt al langere tijd met personeelstekorten. Er zijn al beheersmaatregelen genomen, maar die lijken nog niet helemaal te werken. Werknemers voelen nog steeds de druk van de krappe roosters en er is geen garantie dat verdere tekorten voorkomen gaan worden. Wat kan de Staatssecretaris nog meer doen om met dit probleem aan de slag te gaan in de rol die zij nu heeft?

Voorzitter. Decentrale overheden hebben aangegeven niet goed geconsulteerd te zijn door de NS bij de beslissingen over de afschalingen. Als het dan toch moet gebeuren, dan zo goed mogelijk in overleg. Dit leidt namelijk tot problemen bij de overstapverbindingen van en naar regionale vervoerders. Kan de Staatssecretaris hierover in gesprek gaan met de NS en proberen te voorkomen dat dit nog een keer gebeurt?

Voorzitter, dan gevaarlijke stoffen rondom Brabant. Gemeenten en provincies maken zich grote zorgen over het veiligheidsbeleid rondom het spoor, specifiek in Zuid-Nederland. Die zorgen delen wij. Het wettelijk risicoplafond voor het basisveiligheidsniveau wordt verruimd, terwijl er juist meer wordt gebouwd en dus ook veel langs het spoor. Daarbovenop neemt het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor juist toe. Erkent de Staatssecretaris dat het risico door deze opeenstapeling steeds groter wordt? Wat gaat zij hieraan doen? Zoals reeds aangegeven zijn er grote zorgen vanuit de gemeenten en de provincies zelf. Zij stellen voor dat er grenzen komen aan de hoeveelheid risico die mag worden gevormd door het vervoer van gevaarlijke stoffen. Kan de Staatssecretaris hierop

reageren? Ook wordt voorgesteld om het vervoer van gevaarlijke stoffen zo min mogelijk door verstedelijkte gebieden te laten gaan. Wat kan de Staatssecretaris in dezen betekenen?

Voorzitter. Ook zijn er grote zorgen over de aanpassing van de regeling van het basisnet door de Omgevingswet. De gemeenten, provincies en veiligheidsregio's maken zich zorgen over de hoeveelheid informatie die zij krijgen om een risicoafweging te maken. Kan de Staatssecretaris hun tegemoetkomen en hen geruststellen dat er voldoende informatie beschikbaar zal zijn, zodat deze afweging op de juiste manier kan worden gemaakt?

Ik houd het hierbij. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh. Altijd korte en puntige vragen, ook altijd netjes binnen de tijd. Mijn complimenten daarvoor, want u doet dat al heel lang. Een tien en een griffel voor mevrouw Bouchallikh van de voorzitter.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Krijg ik ook een koek van u?

De voorzitter:

Een koek? U mag dadelijk een snoepje hier komen pakken. Meneer Van der Molen, Christen Democratisch Appèl.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dank u wel. Ik sluit me aan bij alle collega's die collega Van Ginneken al hebben bedankt. Het moet heel interessant voor haar zijn om in dit commissiedebat continu bedankt te worden. Ik beloof haar ook nog een kerstkaart te sturen, dus misschien maakt dat het nog net wat ... Jaja.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Mijn dag kan niet meer stuk.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik kan nu niet meer origineel zijn naar mijn collega's, maar ik ga dat toch proberen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, u gaat een heus collector's item ontvangen, hoor: een kaart van dé meneer Van der Molen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Nu voel ik me haast verplicht om u ook nog een kaart te sturen, voorzitter. Laten we er maar over ophouden, voordat er 150 kaarten moeten worden aangeschaft.

Voorzitter. Bij het debat over de hoofdrailnetconcessie hebben we als Tweede Kamer een duidelijke keuze gemaakt: ons spoor is van publiek belang. We gunnen ons complexe spoornetwerk ook in de toekomst aan onze Nationale Spoorwegen, maar we gaan er wel strakker bovenop zitten. We gaan wat het CDA betreft strakker sturen op publieke waarden. Dat betekent dat het ministerie aan de bak moet met stevig contractmanagement. Een ministerie dat erbovenop zit als het misgaat, zoals afgelopen dinsdag weer het geval was. Een ministerie dat iets kan afdwingen tegenover wat oud-inspecteur Wim Beukenkamp in de krant «spreadsheetmanagement» noemde. Graag hoor ik van de Staatssecretaris hoe zij gaat werken aan een ministerie dat deze sturende rol meer op zich kan nemen.

Voorzitter. Een van de manieren om stevig sturen, is om dit te doen via reizigerspunctorialiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel per

traject. De aangenomen motie hierover vroeg meer dan samen kijken naar een minimumniveau. Is de Staatssecretaris bereid hetgeen te doen waartoe de motie letterlijk oproept, namelijk het opnemen in het programma van eisen van het sturen op deze zaken per traject? Zo nee, waarom niet, vraag ik dan aan de Staatssecretaris.

Voorzitter. De eerder door mij aangehaalde oud-inspecteur geeft aan dat de NS te weinig veiligheidsmeldingen deelt met de toezichthouder. Hoe is de Staatssecretaris het gesprek aangegaan met de NS over het beter registreren en intern beoordelen daarvan?

De heer **Minhas** (VVD):

De VVD-fractie steunt natuurlijk de lijn van het CDA als het gaat om beter en gedetailleerder sturen, want daar heeft de Kamer om gevraagd met de motie waarover de heer Van der Molen het heeft. Ik heb zojuist in mijn bijdrage een vraag gesteld. De Staatssecretaris heeft eerder in het debat al gezegd: we hebben niet de kennis en expertise op het ministerie, die liggen juist bij de NS. Ik heb gevraagd of we een externe partij een of twee keer per jaar een soort toets kunnen laten doen om te kijken of op de onderdelen die de heer Van der Molen zojuist benoemde, de dienstregeling nog voldoet aan de afspraken die zijn gemaakt. Hoe kijkt de heer Van der Molen daartegen aan?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Nou, daar voel ik niet meteen voor, zeg ik dan maar even helder. Ik vind dan dat het ministerie zijn zaakjes op orde moet hebben. Het moet zich vergewissen van alle informatie die er is en daar heldere afspraken over maken. Daar zitten capabele mensen die met goede informatie ook in staat zijn om goed te sturen, denk ik. Wij tuigen in dit land voor bijna alles wat beweegt een soort toezichthouder op. Ik weet ook niet of het daar allemaal veel beter van wordt. Laten we dan eerst beginnen met het ministerie in een heel goede positie brengen. Als dat onverhoopt spaak zou lopen, zouden we eens een keer naar een ander groepje mensen moeten kijken, maar niet op voorhand.

De **voorzitter**:

Meneer Minhas, uw laatste interruptie.

De heer **Minhas** (VVD):

Zeker, voorzitter. Ik ben het eens met de heer Van der Molen dat er op het ministerie heel capabele mensen werken. Dat stellen we ook helemaal niet ter discussie. De VVD stelt dat de Staatssecretaris eerder heeft gezegd dat je gedetailleerde kennis en expertise nodig hebt om te sturen op al die dingen, die er nu dus kennelijk niet is maar die er wel bij de NS zit. Omdat dat maar een of twee keer per jaar hoeft te gebeuren, kunnen we dat door een externe partij, een onderzoeksbureau, laten doen, maar dat is helemaal geen externe toezichthouder; dat maakt de heer Van der Molen ervan. Het gaat erom dat als je die kennis en expertise zelf niet hebt, je het dan een of twee keer per jaar aan een externe partij vraagt om te doen. Daar roept de Kamer toe op. Dat is beter dan een hele afdeling erbij te moeten bouwen; dat hoor ik de heer Van der Molen namelijk zeggen. De vraag is dus concreter dan hoe de heer Van der Molen hem afdeed.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Volgens mij was er een paar weken geleden een nieuwsbericht dat de rijksoverheid behoorlijk faalt om de externe inhuur van mensen binnen de perken te houden. Toen heb ik daarop gereageerd van: het wordt tijd dat de streefcijfers daarvoor door de rijksoverheid nou eens een keer worden nageleefd. Als ik dat toen zo zei, dan zou het heel gek zijn als ik nu zeg: nou, voor deze opdracht gaan we dan wat mensen inhuren. Dat is wel wat u zegt... Ja, want waar u om vraagt, is ook externe inhuur. Je moet niet

alle opdrachten buiten het ministerie willen leggen. We hebben bij Rijkswaterstaat gezien dat het naar buiten brengen van kennis op de lange termijn ook niet rendeert, omdat je projecten dan niet goed kunt sturen. Dat geldt hier ook. Als je een concessie verleent, dan wil je degene die die concessie uitvoert goed kunnen controleren. Ik vind dat er ambtenaren moeten zijn die daar met voldoende kennis van zaken op kunnen sturen. Voor mij hoeft dat niet per definitie een externe partij, een onderzoeksbureau, te zijn. Laten we de boel op het ministerie, voor zover dat nog niet het geval is, verder op orde brengen. Dan kunnen we ook beter sturen op de NS. Dat is het doel dat we met elkaar nastreven. En daar verschillen de heer Minhas en ik volgens mij helemaal niet van mening over.

De heer **Madlener** (PVV):

De Kamer, inclusief het CDA, wil natuurlijk eigenlijk heel veel sturen op het spoor. Voor zowel ProRail als de NS zijn er allerlei moties en verzoeken van: de Staatssecretaris moet dit en moet dat. Maar het feit is dat wij daar helemaal niet meer zo over gaan als vroeger. NS is een zelfstandig bedrijf, net als en ProRail. In die zin heeft de Staatssecretaris toch... Ja, ze doet haar best, maar ze is niet de baas van de NS, en wij dus ook niet.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Madlener** (PVV):

Het CDA begon over meneer Wim Beukenkamp, die dat stuk in NRC had geschreven. Hij zegt ook – en hij kan dat weten – «dat NS voor de verzelfstandiging midden jaren negentig een van de beste spoorwegen van de wereld was en dat nu niet meer is. Het zou weer een nationale trots moeten worden.» De PVV wil de NS nationaliseren. Dan hebben we er echt weer iets over te zeggen. Is het CDA al klaar om ons te steunen daarin?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ook daar moet ik «nee» op antwoorden. Dat betekent een hele grote bak met geld uittrekken om het in eigen beheer te brengen, terwijl we daar nu 100% aandeelhouder van zijn. Dus als je het gaat nationaliseren, moet je heel veel geld gaan betalen om dan de situatie te hebben die je daarvoor ook had. Dat wil niet zeggen, en dat geldt ook voor energiebedrijven, dat de Staatssecretaris niet veel beter kan sturen. Ik bedoel: je stelt zelf de regels op en de voorwaarden waaronder iemand de opdracht moet uitvoeren. En je stelt zelf de regels op over wat je van het bedrijf wilt weten om te kunnen sturen. Dus ik zou in dat hele complex niet weten wat er dan nog meer aan sturing mogelijk is. Maar we vinden wél als CDA dat de Staatssecretaris die ruimte moet pakken. De Kamer heeft dat ook gezegd. Want het regende moties, waaronder van ons, om de Staatssecretaris op te roepen méér te sturen op de NS.

De heer **Madlener** (PVV):

Dan heb ik nog een vraag. Het CDA zegt hier dat het heel veel geld kost om dat te nationaliseren. Maar wij zijn al 100% aandeelhouder van de NS. Dus aan wie moeten we dat geld dan betalen? Ik denk aan de Staat zelf. Dus het zal zeker geld kosten, want een reorganisatie kost altijd geld – daar hebben wij trouwens ook dekking voor – maar het is natuurlijk niet zo dat het nationaliseren van een staatsbedrijf heel veel geld kost, want dat is al van de Staat.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Maar het hele idee dat... We zien op heel veel terreinen dat er een trend gaande is, of het nou de woningmarkt betreft of het verder beperken van de marktwerking op de energiemarkt. Rond het spoor hebben we de keuze

gemaakt om het onderhands te blijven gunnen aan de NS, tegen de marktwerkingstrend in die er jarenlang is geweest. Wat dat betreft vindt u ons aan uw zijde. Maar het hele idee dat alles wordt opgelost als we weer volledig teruggaan naar de periode daarvoor, en het idee dat er helemaal niks misging bij de NS of bij wat voor bedrijf dan ook dat toen in staatshanden was, klopt ook niet. Je moet toe naar een situatie waarin je als overheid een stevige vinger in de pap hebt, waarin je direct kunt sturen en waarin je geen schroom hoeft te hebben om boetes uit te delen op het moment dat partijen die ook de publieke waarden dienen, niet hun prestaties leveren. Ik zie daarin niet iets heel lastigs. Als we het met elkaar op die manier weten te organiseren dat mensen er gewoon op kunnen vertrouwen dat de trein komt aanrijden op het moment dat ze dat verwachten, dan zijn we denk ik al waar we moeten zijn.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van der Molen. Uw laatste drie minuten gaan lopen.

De heer Van der Molen (CDA):

Voorzitter. Wat betreft het personeelstekort hoor ik graag van de Staatssecretaris wat de voortgang is bij het minder snel een tweede conducteur inzetten. Welke acties onderneemt het ministerie om hier nog op te sturen bij de NS als dat nodig is?

Voorzitter. Dan de aanbesteding van de Maaslijn. Die zou, ook nu we in de tweede ronde zitten, weleens veel hoger kunnen uitvallen dan we hadden gepland. Even voor de uitkomst daarvan: het CDA gaat het niet meemaken dat Limburg dan als regio voor die meerkosten mag opdraaien. Hoe gaat het Rijk straks met die meerkosten om? Ook vragen we ons af of het Rijk niet het hele project organisatorisch op zich moet gaan nemen, want het circus van vertraging op vertraging, al jarenlang, heeft wat het CDA betreft nu wel lang genoeg geduurd.

Voorzitter. De reisassistentie wordt flink uitgebreid. 50% van de stations heeft echter perrons die niet op de goede hoogte zijn, waardoor reisassistentie op die stations nodig is. Zou de Staatssecretaris inzicht willen geven in of en hoe het onderhoud aan deze perrons naar voren gehaald zou kunnen worden?

Op het gebied van spoorgoederenvervoer moeten we een balans zien te vinden tussen enerzijds minder hinder veroorzaken en anderzijds het feit dat spoorgoederenvervoer een relatief veilige manier is voor bijvoorbeeld het vervoer van gevaarlijke stoffen ten opzichte van andere manieren van goederenvervoer. Ik begin met het minderhindergedeelte. Zou de Staatssecretaris een update kunnen geven van hoe het met de uitvoering van het Minder Hinderpakket gaat? Ik sluit me ook aan bij de opmerkingen van de collega's over de financiën voor dat doel.

De heer Alkaya (SP):

Ik doe dit niet om – mag ik «lullig» zeggen? – lullig te doen. Maar het CDA heeft tégen de motie gestemd van de heer De Hoop en mij om die meerkosten van de Maaslijn inderdaad niet door de provincie te laten betalen. Waardoor komt dat dan? Want dan ga ik een andere motie indienen, als hij dit zo zegt.

De heer Van der Molen (CDA):

Als het om moties rond begrotingsdebatten gaat, dan is dat met dekking. Er is ook een vraag door de heer Minhas gesteld over eventueel nog ik meen 10 miljoen aan middelen voor een ander doel. Ik kijk nu vooruit; ik weet dat die aanbesteding loopt. Ik geef hier een beetje een waarschuwing vooraf. Maar ik moet ook heel eerlijk zeggen: dat gaat geld kosten. Ik kan nu niet claimen dat dat er is. En bij een begrotingsbehandeling claim je dat wél. Als die dekking er op dat moment niet bij zit, kan ik daar ook geen geld voor het komende jaar voor vrijmaken. Dus ik denk

niet dat wij een verschil van mening hebben over de inhoud, maar wel over het moment dat wij daar dekking voor zouden moeten vinden. Althans, dat kan ik mij van het debat herinneren.

De voorzitter:

Meneer Alkaya heeft geen interrupties meer. Dus u zult er bilateraal uit moeten komen.

De heer Van der Molen (CDA):

Dat scheelt, voorzitter.

De voorzitter:

Of eventueel in de tweede termijn kan de heer Alkaya natuurlijk ook nog het woord pakken. Meneer Van der Molen, u heeft nog zeker anderhalve minuut.

De heer Van der Molen (CDA):

In Brabant heeft ProRail veel vernieuwingswerk aan sporen en dwarsliggers in de planning staan. Op grote stukken kunnen nu al trillingsreducerende onder sleeper pads, USP's, worden aangebracht. Dit nú al doen betekent alleen de kosten van die USP's betalen. Later doen kost veel meer, omdat de dwarsliggers dan weer vervangen moeten worden. Ik vraag de Staatssecretaris of zij ProRail de opdracht zou kunnen geven om over te stappen op die logische manier van handelen.

Voorzitter. Bij gemeenten leven zorgen – anderen hebben dat ook al gezegd – over de veiligheid van het spoorgoederenvervoer. Dit moeten we serieus nemen, zonder in de kramp te schieten dat spoorgoederenvervoer inherent onveilig zou zijn. Dat is het niet. Uiteindelijk is het pleidooi van de verschillende burgemeesters wel een roep om meer openheid over hoe en welke stoffen vervoerd worden en wat de toename is. Deze gemeenten zijn geholpen met meer openheid en duidelijkheid hierover, zodat ze daar rekening mee kunnen houden en daarop zouden kunnen plannen.

Voorzitter. Daarom zou wat het CDA betreft het een goede zaak zijn om een landelijke visie te ontwikkelen op hoe gevaarlijke stoffen over het kernnet goed vervoerd kunnen worden en tegelijkertijd bebouwde gebieden goed beschermd kunnen worden. Dan krijgen provincies, gemeenten en bedrijven tegelijk ook helderheid. Op korte termijn kan het spoorbeveiligingssysteem op het kernnet gemoderniseerd worden. Kan de Staatssecretaris een plan van aanpak hierop toezeggen?

Voorzitter, tot slot. Het spoorgoederenvervoer zélf krijgt te maken met verhogingen van de infraheffingen tot 650%. Dat is zeer slecht voor de verduurzaming van het goederenvervoer. De bereikbaarheid van onze havens, zowel die van Rotterdam alsook die van bijvoorbeeld de Groninger zeehavens, en van de terminals, productiebedrijven en handelsbedrijven komt hiermee onder druk te staan. Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat de tarieven voor opstel- en rangeersporen in Nederland niet uit de pas moeten kunnen lopen met Duitsland en België? En als dat wel het geval is, vraag ik de Staatssecretaris wat ze daaraan zal gaan doen.

Voorzitter, tot zover.

De voorzitter:

Dank, meneer Van der Molen, namens het Christen Democratisch Appèl. Uw buurvrouw hoorden we al eerder als rapporteur, maar nu als lid van D66. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. Dank voor alle warme woorden van de collega's voor mijn rapporteurschap. Ik heb, niet geheel verrassend, twee hoofdonderwerpen. Ik wil stilstaan bij de NS en bij het spoorgoederenvervoer.

Ik begin bij de NS, want we zijn nog niet uit het juridische vacuüm rondom de onderhandse gunning van de hoofdrailnetconcessie. Dat laat onder andere de uitspraak in het kort geding eerder deze week zien. Daarom vraag ik de Staatssecretaris – de heer Minhas heeft er ook een vraag over gesteld – hoe zij nou naar die uitspraak in kort geding aankijkt. Wat betekent dat voor het werken aan het plan B, waar de Staatssecretaris mee aan de slag is gegaan? En wat verwacht ze van de planning van de Europese Commissie als het gaat om de inbreukprocedure?

De brief die de Staatssecretaris aan de Kamer heeft gestuurd over hoe zij invulling geeft aan de moties over de hoofdtrainnetconcessie is op veel punten goed en duidelijk. We zien de inbreng van D66 daar ook goed in terug, bijvoorbeeld ten aanzien van de motie over samenloop. Je ziet dan dat Arriva meteen de vlucht naar voren kiest en zegt: wij willen wel in samenloop iets gaan doen aan een betere bereikbaarheid van de noordelijke provincies op het traject Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden. Kan de Staatssecretaris ingaan op die ambitie en wat dat betekent voor de mogelijkheden die op korte termijn te realiseren zijn? De Staatssecretaris zegt in haar brief ook iets over financiële kaders rondom de uitvoering van die moties. Mij is niet helemaal duidelijk of de Staatssecretaris nu beoogt om uit te komen op die 200 miljoen die de NS elk jaar aan de Staat betaalt om de concessie te mogen rijden. Is dat de ondergrens of is er meer ruimte om invulling te geven aan die moties met financiële gevolgen?

Voorzitter. Dan het personeel en de personeelstekorten bij de NS. Uit de antwoorden op de schriftelijke vragen die de Kamer eerder heeft gesteld, blijkt dat er zich 2.500 nieuwe sollicitanten hebben gemeld. Dat is een behoorlijk aantal. Tegelijkertijd lees ik in brieven van de Staatssecretaris dat de stabiliteit van de dienstregeling vanaf april volgend jaar nog niet gegarandeerd kan worden vanwege personeelsgebrek. Ik vind dat gek, want in april 2023 is een groot deel van de mensen die eerder dit jaar gesolliciteerd heeft, in principe al opgeleid. Dus kan de Staatssecretaris meer zeggen over de reden waarom die stabiliteit niet gegarandeerd kan worden? Vervolgens lees ik in de brief over allerlei oplossingen die andere partijen hebben gedaan. Door de Kamer zijn allerlei suggesties gedaan, maar bijvoorbeeld ook Locov heeft oplossingen aangedragen om met het huidige personeel toch meer te kunnen doen. Kan de Staatssecretaris toezeggen de Kamer uitgebreid te informeren over de opvolging daarvan? Wat kan de NS daarmee doen en wat kunnen we verwachten in termen van dienstregeling?

De personeelstekorten zorgen op nationaal niveau voor een beperkte afschaling van 13%. Daar hebben we op dit moment al mee te maken. Maar dat zijn algehele, overkoepelende, landelijke cijfers. Ik zou van de Staatssecretaris graag inzicht krijgen in wat dat voor specifieke stations en trajecten betekent. De collega van GroenLinks zei ook al het nodige over die afschaling van treinen: die moet goed afgestemd worden met het openbaarvervoersaanbod in de regio. Dus ik sluit me aan bij de vragen die collega Bouchallikh daarover heeft gesteld.

Voorzitter. Ik heb zorgen over de veiligheid van de treinen. In korte tijd hebben we daar twee klokkenluiders uitspraken over zien doen in de pers. Er is heel veel te doen op het spoor om de dienstverlening aan reizigers beter te maken. Ik vind dit zo'n onderwerp dat extra zorgen oproept. Kan de Staatssecretaris toezeggen dit punt door een extern bureau te laten onderzoeken, om nou eens helder te krijgen wat hier precies aan de hand is en wat we kunnen doen?

Voorzitter. Goederenvervoer is een belangrijke sector. Wij zijn als D66 echt voorstander van de modal shift: veel meer dan tot nu toe goederen vervoeren per trein, omdat het veilig en duurzaam is. Relatief veilig. Op sommige tracés ervaren omwonenden nu al veel overlast en gevoelens van onveiligheid, en is er sprake van feitelijke onveiligheid. Ik kijk dus uit naar het plan van de Staatssecretaris, waar ze hopelijk ook mijn actieplan

goed in verwerkt: groei moet wat D66 betreft hand in hand gaan met leefbaarheid, met betrokkenheid van alle omwonenden en gemeenten. Net als collega's ben ik teleurgesteld dat de Staatssecretaris geen geld heeft gevonden om het Minder Hinderplan te implementeren. Dus ook ik roep op om creatief op zoek te gaan naar de middelen daarvoor. Ik wil toch nog een keer de under sleeper pads noemen, omdat ik het zo'n mooie term vind. Laten we dus al het komende jaar, dus voordat de overlast gaat toenemen vanwege de stremming van de Betuweroute in Duitsland, dit soort maatregelen op de Brabanneroute of de Bad Bentheimroute goed en snel implementeren. Ook denk ik – dat heb ik in mijn interruptie op de heer Minhas al aangegeven – dat er een mogelijkheid is om de havenbedrijven erop aan te spreken dat zij een deel van de kosten, die het gevolg zijn van economische activiteiten van bedrijven in de haven, wellicht zelf meefinancieren. Kan de Staatssecretaris toezeggen daarover in gesprek te gaan met de havenbedrijven?

De voorzitter:

Dank u wel. U dient af te ronden.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, ja. Ik zou de Staatssecretaris ook graag een toezegging horen geven over de concurrentiepositie van de vervoerders, omdat die geconfronteerd worden met hoge tariefstijgingen.

De voorzitter:

Dank u wel.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Mag ik nog één ding vragen?

De voorzitter:

U bent heel ruim over uw tijd. Als rapporteur was dat net natuurlijk een ander verhaal dan nu. Ik mag geen precedenten scheppen hier.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dan bewaar ik het voor de tweede termijn.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken namens Democraten 66. Dan gaan we nu naar de geachte afgevaardigde Van der Graaf. Ze spreekt namens de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik begin met een compliment aan ProRail in dit geval, en aan het ministerie, NS en iedereen die erbij betrokken is geweest. De Hanzelijn is weer geopend, net niet tien jaar na de start, maar we zijn blij dat we die route weer kunnen nemen. Ik denk dat dat geldt voor alle mensen in Noord-Nederland, in het midden van het land en de mensen uit het westen die naar het noorden willen. Het leidt wel tot de vraag: gaat ProRail ook voorzorgmaatregelen nemen op andere locaties met hoogspanningskabels? Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. De dienstregeling van de NS kraakt inmiddels in zijn voegen. De treinen zitten overvol. We hebben er al vaak over gesproken. Klopt onze indruk dat er vooral regionale sprinterdiensten worden afgeschaald, met grote gevolgen voor de bereikbaarheid van kleinere plaatsen? Waarom wordt daarvoor gekozen? Is dat op basis van reizigersaantallen, vragen wij. Zou een MKBA daar niet een veel beter instrument voor zijn? Hoe bewaken we dat de lijnen die nu verdwijnen ook weer zullen

terugkeren? Wil de Staatssecretaris dat borgen? Het lijkt ons belangrijk dat er een plan van aanpak komt.

De NS heeft een brief geschreven over de aanpak van het personeelstekort. Er zitten goede acties in, maar de arbeidsvoorwaarden lijken daarin te ontbreken. Ik weet dat er inmiddels een akkoord is met de bonden over de lonen, maar onze vraag is: moet de invloed van arbeidsvoorwaarden op het personeelstekort niet beter worden bijgehouden? Hoe staat het eigenlijk met het afschalen van de bakkennorm, het aantal conducteurs per trein? Zouden vliegende teams, zoals bekend op de R-netlijn Alphen-Gouda, niet breder ingezet kunnen worden op korte lijntjes om afschalingen te voorkomen, zoals op Soest-Baarn? Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. We hebben veel aandacht gehad voor de verbindingen naar Aken en Münster. Daardoor lijkt de Wunderline naar Bremen een ondergeschoven kindje. Dat is ook zo'n belangrijke verbinding richting Duitsland. Ik breng nog even in herinnering dat er verdragen zijn uit 1864 en 1966 tussen Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland dat dit een essentiële treinverbinding is die hersteld moet worden, maar de Friesenbrücke ligt er nu al bijna tien jaar uit. We kunnen dus helemaal niet rijden met de trein. In Duitse stukken hebben we gelezen dat dat ook niet voor 2024 zal gebeuren. Klopt dat? Wat gaat de Staatssecretaris eraan doen om het te versnellen? Wordt de nieuwe spoorbrug tweesporig? Is het ministerie hierbij aangehaakt? Zetten ze hier ook op in? Klopt het dat de spoorverdubbeling Scheemda-Winschoten niet doorgaat? Wat betekent dat voor de lange termijn?

Voorzitter. We zijn natuurlijk blij met het besluit dat in Europa is gevallen over TEN-T en de Lelylijn. Ik wil daarbij de volgende gedachte neerleggen. Biedt de koppeling van deze Wunderline, de spoorlijn tussen Groningen en Bremen, en de Lelylijn niet veel grotere kansen om in het kernnetwerk van TEN-T opgenomen te worden? Dan spreken we namelijk echt over de missing link tussen Amsterdam-Bremen-Hamburg via Groningen in plaats van een nationale lijn naar Groningen. Graag een reactie daarop van de Staatssecretaris met welke inzet zij daarop zou willen plegen.

Voorzitter. De burgemeesters van Tilburg, Breda, Eindhoven en Dordrecht hebben deze week hun grote zorgen geuit over het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Dat neemt toe, terwijl we een bouwambitie in veel spoorzones hebben. Kunnen veiligere routes, zoals via de Betuwelijn of het water, beter benut worden? Hoe staat u tegenover de Delta Corridor, om via buisleidingen gevaarlijke transporten te verminderen? Graag een reactie daarop van de Staatssecretaris.

Naar aanleiding van de motie-Grinwis/Boulakjar gaan ProRail en NS maatregelen nemen bij elementaire wissels op emplacementen en een pendeldienst. Er wordt niet gekeken naar een wijziging van het inzetplan voor het personeel. Zouden we dat niet moeten ontwikkelen om achter de hand te hebben bij zeer slechte weersomstandigheden? Graag een reactie daarop van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Dan sluit ik af met het onderwerp spoorveiligheid en de Niet Actief Beveiligde Overwegen, de NABO's. Wij hebben de brief ook heel goed gelezen. Ik lees 'm toch echt heel anders dan de heer Minhas. Er zijn 107 van de 180 NABO's aangepakt, maar hier lijkt het wel te stoppen. In 2023 had het opgelost moeten zijn. Wij lezen dat ProRail in het begin van het jaar zegt dat ze denken dat het bij 9 niet gaat lukken, maar intussen zijn het er 41. ProRail komt zijn afspraken hier niet na. Er zijn nog altijd heel veel mensen ... De meeste slachtoffers vallen rondom overwegen, juist de niet-bewaakte overwegen. Ik wijs erop dat de OVV in 2018 heeft gezegd dat gemiddeld elf doden op overwegen onacceptabel is.

Afgelopen jaar waren er dertien ernstige ongevallen en negen dodelijke slachtoffers. Ik wijs ook op een rapport van de voorloper van de OVV, de Raad voor de Transportveiligheid,...

De voorzitter:
U dient ook af te ronden.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ja, met de volgende vraag. Zij hebben gezien dat het ingewikkeld is om met oplossingen te komen, omdat afspraken maken heel vaak lang duurt. Zij gaven daarbij als aanbeveling: regel dit wettelijk, zodat je doorzettingsmacht hebt en iemand de knoop gaat doorhakken om deze situatie op te lossen en veiliger te maken en dodelijke ongelukken te voorkomen. Dit was een rapport uit het jaar 2000, 22 jaar geleden. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen?

De voorzitter:
Dank u wel, mevrouw Van der Graaf namens de ChristenUnie. Dan gaan we naar meneer Madlener van de Partij voor de Vrijheid. Meneer Madlener, is het mogelijk dat u één knoopje dichtdoet? Anders denken de mensen dat we hier de verwarming op 26 graden hebben staan. We moeten natuurlijk het goede voorbeeld geven. Dank u wel. Nee hoor, mevrouw Van der Graaf, ik keek naar meneer Madlener.

De heer Madlener (PVV):
Ik ben gelukkig niet zo kouwelijk aangelegd, maar de voorzitter zelf ook niet, denk ik als ik zijn knoopjes zo open zie staan.

(Hilariteit)

De heer Madlener (PVV):
Nu heeft de voorzitter vast meer borsthaar dan ik, maar goed. Voorzitter. Ik begin, net als de rest, met het danken van mevrouw Van Ginneken als rapporteur. Het was een uitgebreid verhaal. Onlangs heeft de Kamer mijn motie aangenomen die benadrukt dat verdere treinuitval niet geaccepteerd wordt. We lezen dat de Staatssecretaris zich gesterkt voelt door deze uitspraak van de Kamer. Ik ben daar heel blij mee. Ik wil haar dan ook aanmoedigen om inderdaad met de vuist op tafel te slaan. Ik weet dat de Staatssecretaris niet alles te zeggen heeft over de NS, want ze zijn een zelfstandig bedrijf, ook al zijn ze staatseigendom. Maar deze motie sterkt de Staatssecretaris in het echt met de vuist op tafel slaan. Ik moedig haar dus aan om dat ook te blijven doen. Complimenten daarvoor. Dan het niet aanbesteden van de internationale lijnen. Ook daarover heeft de Kamer een motie aangenomen. De reactie van de Staatssecretaris was dus goed, maar erg voorzichtig in mijn ogen. Ook hierbij de aanmoediging om de internationale lijnen niet van de NS af te pakken, maar die aan de NS te gunnen. Voorzitter. Dan het personeelstekort bij de NS. Dat is een hele grote zorg, want dat is de oorzaak van een heleboel problemen. Wij vinden het nog steeds vrij vreemd dat dat zo kan. We zien ook dat de tekorten verder oplopen. Dat is natuurlijk ook een slechte zaak. We zijn dus helemaal niet gerustgesteld. De NS is bezig met het thema «het verhogen van het werkplezier». Dat is natuurlijk allemaal heel erg laat. Hoe kan het zijn dat dat werkplezier kennelijk zo tekortschiet en dat de directie daar zo lang niets aan gedaan heeft? Kan de Staatssecretaris daarop ingaan? Het personeel lijkt nog steeds meer weg te lopen dan dat het erbij komt. De problemen worden dus nog niet minder. Wij hebben daar grote zorgen over. Dan sluit ik gelijk aan bij het stuk in de NRC waarin een oud-inspecteur uit de school klapt en zijn zorgen aangeeft. Bij de computerstoring van een jaar geleden bleek bijvoorbeeld dat het personeel en de treinen allemaal klaarstonden om te gaan rijden van station naar station. Alle mensen stonden op het perron. Alle reizigers stonden daar voor niks op het

perron. En het management heeft toen gezegd: we stoppen alle treinen. Het is natuurlijk absurd dat dat kan, terwijl iedereen bereid was om in ieder geval voor zover dat mogelijk was die treinen te laten rijden. Hoe kan dat? En wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen?

Deze meneer heeft ook gezegd – dank voor het feit dat hij zo open is – dat het verzelfstandigen en uit elkaar halen van ProRail en NS kennelijk niet zo handig was. Daardoor voelen wij ons weer gesterkt in ons denken dat de situatie zoals die was, waarin ProRail en NS één bedrijf waren, misschien toch beter is. De PVV is daarvan overtuigd. Daarom blijven we proberen om die verzelfstandiging en splitsing terug te draaien. Die hele marktwerking op het spoor is toch een achterhaalde zaak. We kunnen het dus beter weer goed gaan doen.

Dan het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Als je hoort over computerstoringen, dat er misschien een grotere kans is op ongelukken en dat er minder personeel is, dan word je dus heel bezorgd over die gevaarlijke stoffen op het spoor, want die gaan inderdaad langs woonwijken. Als er één vrachtwagen in brand vliegt, is dat al heel erg, maar als er een trein met misschien 40 wagons in brand vliegt, dan zijn de gevolgen niet te overzien. Dus graag meer aandacht daarvoor en een reactie van de Staatssecretaris.

Dan de NABO's. Ik deel ook niet het verhaal van de heer Minhas, van de VVD, dat dat prima gaat. Ik deel het verhaal van mijn buurvrouw hier, van de ChristenUnie, dat daar grote zorgen over zijn. Het lijkt stil te staan. Wij willen de NABO's zo snel mogelijk aanpakken, want die zijn gewoon levensgevaarlijk. We zien elke keer weer slachtoffers. Dus wat gaat het kabinet doen om dit te versnellen in plaats van te vertragen?

Dan als laatste, voorzitter, ERTMS. Er is aangegeven dat er getest gaat worden op het traject Leeuwarden-Harlingen. Dat traject wordt twee maanden lang buiten dienst gesteld, en daarna zal er nog drie tot vier maanden zonder reizigers in de trein worden gereden. Ik snap dat er getest moet worden, maar het is toch onacceptabel dat zo veel mensen, ook mensen die afhankelijk zijn van deze lijn, niet kunnen reizen? Dus ik wil graag antwoord op de vraag hoe het leed van deze reizigers kan worden verminderd.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener namens de PVV. We gaan schorsen tot 12.00 uur, ook voor de mensen die even een sanitaire pitstop willen maken of andere dingen willen doen. Om 12.00 uur zien we elkaar hier terug.

De vergadering wordt van 11.24 uur tot 12.02 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Ik wil haar vragen om haar blokjes even kenbaar te maken, als ze die heeft. Aan het einde van ieder blokje wil ik dan interrupties toestaan. Ik sta ieder Kamerlid vier korte interrupties toe. Alstublieft, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil graag beginnen met een algemene introductie. Daarna is er een blokje over de hoofdrailnetconcessie. Daarna volgt afschaling NS, ProRail en Arriva. Daarna is er een blokje spoorgoederenvervoer en een blokje over spoorveiligheid en omgevingseffecten. Vervolgens heb ik nog een mapje overige.

Voorzitter. Spoorvervoer is van groot belang voor onze samenleving, om afstanden te verkleinen, om mensen bij elkaar te brengen, en zeker ook als belangrijke werkgever. Toen er dinsdag verstoringen waren op het spoor door een opeenstapeling van redenen, zag je meteen allemaal berichtjes

langskomen over de impact. Dat laat zien hoe belangrijk het spoor voor ons allemaal is. Het frustréert ons allemaal als de treinen niet rijden, want we rekenen erop dat ze dat wél doen.

Als je je in het spoor verdiept, zoals wij dat hier in de Kamer doen, leer je ook hoe complex ons spoornetwerk in elkaar zit. Ik vind het dan ook waardevol om hier met de Kamer uitgebreid stil te staan bij ons spoorstelsel, bij de kansen en ook bij de uitdagingen van vandaag, maar ook bij die van morgen.

Om het spoor in de toekomst veilig en robuust te houden, is het zaak dat we nú stappen zetten om de basis op orde te brengen. Daar zet ik me voor in, samen met betrokkenen in de sector. Zo werken we nu al hard om ervoor te zorgen dat we in de toekomst de ruimte hebben om meer treinen te kunnen laten rijden, zowel reizigerstreinen als goederentreinen. Ook blijven we stappen zetten bij de uitrol van het treinbeveiligingssysteem ERTMS, en werken we hard aan het verbeteren van de veiligheid op en rond het spoor, bijvoorbeeld met de aanpak van overwegen. Ik zal op dat laatste later ook nog ingaan.

We werken dus aan een fijnmazig spoorsysteem, maar omdat het zo fijnmazig is, is ons systeem ook best wel snel complex. Het realiseren van maatregelen is soms dan ook uitdagend, en niet altijd vrij van hinder en zorgen, voor reizigers, maar ook voor omwonenden, hoe vervelend dat soms ook is. Ik vind het wel belangrijk om verder te blijven bouwen op de vele mooie resultaten die we ook nu al boeken. We doen dat allemaal voor dat ene doel: een duurzame bereikbaarheid per spoor voor onze generatie en voor toekomstige generaties.

Ik ga nu over naar het blokje over de hoofdrailnetconcessie. Mevrouw Van Ginneken vroeg hoe ik aankijk tegen de uitspraak in het kort geding over de onderhandse gunning. De rechter heeft op dinsdag 13 december uitspraak gedaan. De rechter heeft alle eisen van de FMN in het kort geding afgewezen. Dat betekent onder andere dat de rechter mij nu niet verplicht om een marktanalyse uit te voeren. Ik ben uiteraard tevreden met dat vonnis. Mijn ministerie werkt verder aan de nieuwe concessie. Desondanks houd ik een plan B achter de hand om risico's te beheersen en te zorgen dat continuïteit van treinvervoer zeker is. Daar vroeg mevrouw Van Ginneken specifiek naar. Over een eventuele inbreukprocedure kan ik kort zijn. Het is aan de Europese Commissie om te besluiten of en, zo ja, wanneer ze een inbreukprocedure zal starten.

Meneer Minhas vroeg of ik de risico's van de infractieprocedure heb ingecalculeerd. Dat heb ik uiteraard gedaan. Ten eerste vind ik mijn standpunt om geen marktanalyse uit te voeren, juridisch goed verdeelbaar. Dat blijkt ook uit die eerste uitspraak die we nu hebben mogen ontvangen. Het is verder aan de Europese Commissie om te bepalen of en, zo ja, wanneer zij een infractieprocedure start. Dat is ook de reden waarom we wel een plan B achter de hand houden, om risico's te beheersen en te zorgen dat de continuïteit van het treinvervoer sowieso zeker is.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog naar ruimte om invulling te geven aan de moties met financiële gevolgen. Die ruimte is heel beperkt. Daarom is het huidige financiële kader het uitgangspunt in de komende gesprekken met NS over de nieuwe concessie. Juist om die reden heb ik in de Kamerbrief aangegeven dat ik eerst de financiële impact van de moties in kaart wil brengen. Ik kan een motie waarvan de uitvoering geld kost, niet zomaar uitvoeren als er geen dekking voor is. Er is wel altijd dekking nodig; dat gaf meneer Van der Molen net ook aan. Als die dekking er niet is, zijn er mogelijk keuzes nodig binnen het bestaande budget.

Meneer Minhas vroeg of de concessievergoeding van 200 miljoen in stand blijft. Ja, dat is wel mijn uitgangspunt. In mijn brief van dinsdag heb ik aangegeven dat het huidige financiële kader het uitgangspunt is bij de gesprekken met NS. Ik besef dat dat een lastig gesprek met NS kan opleveren. Er zijn sinds corona structureel minder reizigers, de energie-

prijzen stijgen en de inflatie is hoog. Die dingen zetten de rentabiliteit van de nieuwe concessie onder druk. Ik heb me wel te verhouden tot de huidige budgettaire kaders en ik heb niet zomaar extra geld tot mijn beschikking.

De heer Van der Molen vroeg hoe ik ga werken aan steviger contractmanagement. Ik deel het doel van de heer Van der Molen om een verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie in te richten. Wat goed werkt, wil ik graag behouden. Outputsturing op een set KPI's door middel van bodem- en streefwaarden blijft een effectieve vorm van sturing. Ik behoud de sturing ook via een vervoerplan en via de beleidsprioriteitenbrief.

Daarnaast voeg ik nieuwe sturingselementen toe. Zo kan ik via een datamanagementsysteem in meer detail toezien op de prestaties en kan ik met een interventiemenu op passende wijze bijsturen.

Meneer Van der Molen vroeg ook of ik bereid ben om in het programma van eisen op te nemen dat we kunnen sturen op deze zaken per traject. Ik ga met die motie aan de slag, maar ik heb daar wel uitwerkingstijd voor nodig. Ik heb in het PvE opgenomen dat ik zal bekijken hoe een minimumniveau geborgd kan worden op de door de heer Van der Molen genoemde prestatiegebieden. Dat doe ik juist om te voorkomen dat minder presterende reisrelaties niet in beeld komen door bijvoorbeeld alleen een landelijke KPI te gebruiken. De heer Van der Molen en ik delen daarmee hetzelfde doel. Maar sturing op trajectniveau kan leiden tot een verslechtering op landelijk niveau. De komende periode zal ik dus gebruiken om daar met de NS over te onderhandelen. Ik zal daarbij ook aandacht besteden aan de manier van rapporteren en aan de frequentie daarvan. Dat was het einde van dit blokje.

De voorzitter:

Tot zover. Dan de vragen. Meneer Van der Molen en dan mevrouw Van Ginneken.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wil nog even ingaan op dat laatste punt, voor mijn beeld. Het is van belang dat we ook sturen op individuele trajecten, op die stukken van het spoor waar al langer ondergepresteerd wordt. Omdat we nu op landelijke indicatoren sturen, hebben we daar geen grip op. Ik probeer nog even de opmerking van de Staatssecretaris te plaatsen. Zij zegt: dat kan een verslechtering op landelijk niveau opleveren. Dat zou ik graag toegelicht willen hebben. Ook krijg ik graag de bevestiging dat we dat minimumniveau echt op trajectniveau hanteren. Want dat is de kern van de zaak. We gaan niet alleen naar het landelijke net kijken, maar we gaan op trajectniveau kijken wat de prestaties zijn. Klopt dat?

Staatssecretaris Heijnen:

Er zijn verschillende manieren om ervoor te zorgen dat de prestaties op trajectniveau niet achterblijven. Ik wil die manieren goed kunnen doorspreken met de NS. Daarbij houd ik het hoofddoel voor ogen en dat is dat de prestaties in het hele land goed zijn. Daarbij moet je oog houden voor de juiste prikkels. Dat betekent dat je moet sturen op landelijk niveau, maar ook op detailniveau. Maar dat kan elkaar tegenwerken. Daarin moet ik de juiste balans bewaken. De heer Van der Molen mag er wel van uitgaan dat ik dat op de best mogelijke manier probeer te doen.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De Staatssecretaris gaf antwoord op de vraag over financiële implicaties van HRN-moties en verwees naar de formulering in de brief: de bestaande financiële kaders. Die formulering was mij nou juist niet helemaal duidelijk, dus daarover heb ik een vraag. Is het bestaande financiële kader de afspraak dat er geen geld bij moet, of is dat de huidige situatie dat de concessie 200 miljoen oplevert? Als er darlings to kill zijn, om het zo maar

te zeggen, dus als er keuzes gemaakt moeten worden, hoe wordt de Kamer daar dan bij betrokken?

Staatssecretaris **Heijnen**:

De kaders zijn natuurlijk wel de kaders zoals die ook in de begroting zijn vastgesteld. Uiteraard wordt de Kamer geïnformeerd op het moment dat daar aanleiding toe is, als er keuzes gemaakt moeten worden. Dat betekent nog steeds dat je in principe moet uitgaan van de financiële kaders zoals ze zijn vastgesteld. Anders zul je in de hele begrotingscyclus moeten kijken of je als Kamer bereid bent om te herprioriteren. Er zal ongetwijfeld nog op verschillende momenten met de Kamer worden gesproken, mocht daar aanleiding toe zijn.

De **voorzitter**:

Het is allemaal duidelijk. Tevreden gezichten bij de Kamer. Dan gaan we nu naar het blokje afschaling.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. De heer Minhas gaf aan dat de VVD orde op zaken wil stellen. Hij vroeg of ik dat deel. Ja. Ik zie ook dat 2022 een heel moeilijk jaar is geweest op het spoor, met veel uitval en te drukke treinen. Dat is frustrerend voor de reizigers, slecht voor de reputatie van ons openbaar vervoer en ook niet goed voor de betrouwbaarheid. Als concessieverlener verwacht ik dan ook dat NS er echt alles aan doet om de impact van het personeelstekort voor de reiziger te beperken en dat NS alles in het werk stelt om de personeelsproblematiek te verhelpen. Ik gebruik alle middelen die ik tot mijn beschikking heb om NS daarop aan te spreken.

Meneer Minhas geeft aan dat de regio's er bekaaid van afkomen en vraagt hoe de gesprekken met de provincies gaan. De sector heeft vorige week in het NOVB gezegd zich te kunnen vinden in de uitwerking van de transitievergoeding. Zoals ik eerder deze week in het vragenuurtje heb uitgelegd, kan er met de transitievergoeding voor volgend jaar voldoende betrouwbaar of geboden worden. Daarnaast spreek ik in het NOVB – we gaan ook nog een bestuurlijke conferentie organiseren in januari of februari – met de vervoerders over andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de dienstregeling. Dan moet je bijvoorbeeld denken aan de personeelstekorten, de inflatie of de stijgende energiekosten. Ik volg de ontwikkelingen in het ov aandachtig en ik bespreek die vraag met de vervoerders. Ik vraag hun om vraag en aanbod op een goede manier op elkaar af te stemmen. De heer Minhas zei dat de regio's er slecht van afkomen. Van die 150 miljoen euro gaat naar schatting ongeveer 50 miljoen, dus een derde, naar NS en twee derde naar stads- en streekvervoer, zeg ik om alles weer even in perspectief te zetten.

Mevrouw Van der Graaf vroeg: hoe zorgen we ervoor dat de lijnen die nu verdwijnen ook weer terugkeren? Hoe gaat de Staatssecretaris dat borgen? Komt er een PvA? Ik voer indringende gesprekken met NS en andere vervoerders over de huidige afschaling. Ik spreek hen ook aan op de maatschappelijke verantwoordelijkheid die zij hebben. Tegelijkertijd moeten bedrijven hun eigen keuzes maken. Ik ga niet over de bedrijfsvoering en daar gaat de Kamer ook niet over, want dat hebben we nou eenmaal op een andere plek belegd. Ik verwacht wel van hen dat ze alle opties overwegen en alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat lijnen die verdwenen zijn of minder intensief bereden worden, zo veel mogelijk in ere worden hersteld.

Dat neemt niet weg – daarom hebben we ook de transitievergoeding in het leven geroepen – dat vervoerders de mogelijkheid moeten krijgen om zich dit jaar voor te bereiden op de nieuwe manier waarop mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Er zijn andere momenten waarop er meer vraag is naar het openbaar vervoer – de weekends zijn bijvoorbeeld echt drukker geworden – terwijl een aantal piekdagen van

vroeger, doordeeweeks, nu geen piekdagen meer zijn. Daar moeten de vervoerders zich op gaan voorbereiden. Dat gaat met vallen en opstaan. We hebben die 150 miljoen euro ter beschikking gesteld om ze daarbij te helpen. Dat geld is nadrukkelijk niet bedoeld om andere problemen op te lossen. Daarover hebben we andere gesprekken met elkaar. Dat geld is er dus niet om de personeelstekorten, de inflatie of de hoge energieprijzen af te vangen.

Meneer Minhas vroeg naar het ziekteverzuim. Hebben we zicht op de oorzaken? Hoe is het vitaliteitsprogramma van NS ingericht? Hoe worden werknemers daarbij betrokken? Om het personeelstekort terug te dringen werkt NS aan verschillende aandachtsgebieden tegelijk. Een belangrijke pijler daarvan is het vitaliteitsprogramma. Het doel daarvan is om het werkplezier te verhogen en het verzuim terug te dringen. Vanzelfsprekend betreft NS haar medewerkers daar op een goede manier bij.

Meneer Madlener vroeg ook naar de personeelstekorten bij NS. Hoe kan het dat het werkplezier verminderd is? Gedurende de coronacrisis en als gevolg van de krapte op de arbeidsmarkt is er een groot beroep gedaan op de medewerkers van NS. Naar de verwachting van NS heeft dat bijgedragen aan een aanhoudend langer ziekteverzuim. Ik verwacht dat NS met haar medewerkers in gesprek is en blijft over de oorzaken en over de maatregelen om het werkplezier te verhogen en het verzuim te verminderen. Daarvoor heeft NS dus bijvoorbeeld dat vitaliteitsprogramma. Er zijn twee redenen, denk ik, waarom er nu bij NS extra druk ligt op het personeel. Aan de ene kant hebben we natuurlijk in alle sectoren te maken met personeelstekorten. Aan de andere kant heeft NS best veel wat oudere medewerkers. Er is dus ook een natuurlijk verloop. Daarover zal ik gesprekken met hen hebben in het kader van de prestatieafspraken: wat had je als werkgever kunnen voorkomen en wat overkomt je voor een deel?

Mevrouw Van Ginneken had nog een vraag over de stabiliteit van de dienstregeling. De intensivering van de werving van personeel heeft al geresulteerd in een enorme stijging van het aantal sollicitanten. Dat heb ik net ook al aangegeven. Dat is goed nieuws. Het duurt natuurlijk wel even voor die verhoogde instroom zich vertaalt in daadwerkelijk meer inzetbare medewerkers. De sollicitanten die worden aangenomen, moeten vervolgens worden opgeleid. Op basis van de meest actuele inzichten verwacht NS, bij het vasthouden van deze positieve trend in combinatie met aanvullende maatregelen die ze op dit moment neemt, dat er in 2023 een stabiele dienstregeling gereden kan worden.

Mevrouw Bouchallikh vroeg naar het BCG-onderzoek. Komt daaruit ook een beeld voor eind 2023? NS maakt zelf meerjarige prognoses voor haar personeelsbehoefte. Adviesbureau Boston Consulting Group voert op dit moment een review uit van de integrale aanpak van het personeelstekort bij NS. Onderdeel daarvan is een toets op de volledigheid van de maatregelen: zijn die toereikend om aan de personeelsbehoefte op korte en middellange termijn te voldoen? Ook zullen ze adviseren over eventuele aanvullende maatregelen waarin NS nog niet heeft voorzien.

Meneer Van der Molen en mevrouw Van der Graaf vroegen naar de voortgang op het gebied van minder snel een tweede conducteur inzetten. Bij een bepaalde lengte van de trein zet NS in het kader van de veiligheid extra personeel in. De heer Van der Molen zal, net als de rest van de commissie, ongetwijfeld weleens in een trein zijn meegereisd met het personeel. Wat je dan elke keer op het hart wordt gedrukt, is dat bij het personeel de veiligheid vooropstaat, natuurlijk voor zichzelf, maar zeer zeker ook voor de reiziger. Dat is een belangrijk punt voor de medewerkers. Momenteel maakt NS met de medezeggenschap en met de vakbonden afspraken over de manier waarop invulling wordt gegeven aan de dubbele bemensing in treinen. Daardoor kunnen bijvoorbeeld conducteurs worden ondersteund door ingehuurde beveiligers en door NS-medewerkers die normaal niet op de trein werken. Het uitwerken van

afspraken daarover is een aangelegenheid tussen werkgever en werknemer. Daar heb je weer zo'n voorbeeld – meneer Madlener wees daar terecht op – dat laat zien dat ik niet de baas van NS ben en dat de Kamer dat ook niet is. Ik hoop op spoedige overeenstemming over de exacte uitwerking daarvan.

Mevrouw Van Ginneken vroeg om de toezegging dat de Kamer wordt geïnformeerd over hoe NS opvolging geeft aan alle oplossingen die door derde partijen zijn aangedragen om afschaling te voorkomen. In het besluit van NS over aanpassing van de dienstregeling 2023 heeft NS gereageerd op alle opmerkingen en adviezen van de consumentenorganisaties. Dat overzicht kunt u raadplegen via de website van het Locov. Daarnaast voert de Boston Consulting Group die review uit. Onderdeel daarvan zijn een toets op de volledigheid van de maatregelen en een advies over aanvullende maatregelen die NS nog niet in beeld heeft of nog niet in het pakket heeft opgenomen. Het rapport van de Boston Consulting Group zal ik de Kamer toesturen, zodat u daar kennis van kunt nemen.

Mevrouw Bouchallikh vroeg naar de decentrale overheden. Die zouden niet goed zijn geconsulteerd bij de beslissing over afschaling, wat leidt tot problemen bij overstappen. Zij vroeg of ik in gesprek kan gaan met NS om te voorkomen dat dat nog een keer gebeurt. Bij de huidige afschaling heb ik NS gevraagd voorziene en onvoorziene wijzigingen in de dienstregeling zorgvuldig af te stemmen met andere vervoerders en met decentrale overheden. Mijn doel daarbij was om te voorkomen dat de reiziger daar hinder van kan ondervinden. Ik blijf dat ook benadrukken in mijn gesprekken met NS.

De voorzitter:

Mevrouw de Staatssecretaris, op welke termijn kunnen we de brief die u zojuist heeft toegezegd, ongeveer verwachten?

Staatssecretaris Heijnen:

Het rapport van de Boston Consulting Group, bedoelt u? Dat komt in het voorjaar van volgend jaar.

De voorzitter:

Dank u wel.

Staatssecretaris Heijnen:

Meneer Madlener vroeg mij om met de vuist op tafel te slaan. Ik dank de heer Madlener voor de aanmoediging. Ik voer indringende gesprekken met NS over de huidige afschaling. Daarbij breng ik ook die motie onder de aandacht. Begin volgend jaar stuur ik het rapport over de integrale aanpak naar u toe. De aangenomen motie voelt voor mij natuurlijk als een steun in de rug om deze boodschap stevig over te brengen aan NS, dus dank aan de Kamer daarvoor.

De heer Minhas vroeg of het een idee zou zijn om een onafhankelijke partij aan te stellen om te onderzoeken of de dienstregeling op orde is. Primair is NS verantwoordelijk voor het opstellen van de dienstregeling en voor het goed afstemmen daarvan met consumentenorganisaties, decentrale overheden en regionale vervoerders. Dat is hun verantwoordelijkheid. De dienstregeling wordt ook ter consultatie voorgelegd aan de consumentenorganisaties in het Locov en aan decentrale overheden. Als onderdeel van het dienstregelingsproces wordt ook getoetst of de dienstregeling die NS aanbiedt, in lijn is met de eisen uit de concessie. Het proces rondom de dienstregeling is ingericht met de betrokkenheid van stakeholders en is dusdanig zorgvuldig dat ik geen aanleiding zie om dat te herzien.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of de NS niet een wijziging van het inzetplan van het personeel achter de hand moet hebben bij slechte weersomstandigheden. Als concessieverlener verlang ik dat NS het reizigersbelang vooropzet bij het opstellen van de dienstregeling en de daarbij behorende inzetplannen voor materieel en personeel. NS is daar als concessiehouder zelf voor verantwoordelijk. Dat geldt dus ook bij zeer slechte weersomstandigheden.

Meneer Minhas vroeg hoe ik omga met de kwaliteitsafspraken uit de HRN-concessie. Hoe kan ik die rijmen met de huidige situatie? Ik kan nu nog niet vooruitlopen op de evaluatie met NS. Een formeel oordeel kan ik pas vellen op basis van de definitieve prestaties op de afgesproken indicatoren. Ik ontvang die samen met de jaarverantwoording in het eerste kwartaal van 2023. Dat laat onverlet dat ik natuurlijk ook wel zie wat er de laatste tijd allemaal aan het gebeuren is. Het is duidelijk dat NS de afgelopen periode ook door het personeelstekort minder presteert en dat de reiziger daar hinder van ondervindt. Dat zien we allemaal. Ik verwacht dat NS er alles aan doet om die personeelsproblematiek op te lossen. Daar is NS ook mee bezig. Ik zie ook in mijn gesprekken die ik heb met zowel medewerkers als met de directie van de NS dat ze daar heel goed met elkaar over in gesprek zijn.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog hoe ik verdere verslechtering van bereikbaarheid door regionale afschaling enerzijds en NS-afschaling anderzijds voorkom. Ik ben het met mevrouw Van Ginneken eens dat een stapeleffect niet wenselijk is. Daarom heb ik NS gevraagd voorziene en onvoorziene wijzigingen in de dienstregeling met andere vervoerders heel zorgvuldig af te stemmen. Ik blijf dat ook benadrukken in de gesprekken die ik met NS daarover voer.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of het klopt dat kleinere sprinterdiensten worden afgeschaald. Ja, er worden eigenlijk door heel het land treinen afgeschaald, verkocht of in het ergste geval rijden ze niet. Bij het maken van die afschalingskeuze kijkt NS onder andere naar de veranderende reispatronen, de reizigersvraag en natuurlijk naar het beschikbare personeel. Daarbij worden zowel sprinters als IC-diensten afgeschaald. NS zet nu eerst in op het stabiliseren van de dienstregeling, maar heeft ook aangegeven weer te willen opschalen zodra de personele capaciteit dat toelaat.

De voorzitter:

U bent bijna klaar met het blokje, denk ik.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb nog vijf of zes vragen over.

De voorzitter:

Daarna bent u het eerste aan de beurt, mevrouw Van der Graaf, en daarna meneer Minhas. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

De heer Alkaya vroeg wat ik doe aan de stakingen bij Arriva. Ik vind het bijzonder spijtig dat een arbeidsconflict uitmondt in stakingen en dat reizigers daar hinder van ondervinden. Omdat er sprake is van een arbeidsconflict tussen werkgevers en een vertegenwoordiging van werknemers, past mij wel terughoudendheid. Meer in het algemeen vind ik het van belang dat werkgevers oog hebben voor de werkdruk van werknemers. Ze zijn ook verantwoordelijk voor goede arbeidsomstandigheden van hun werknemers. Aandacht voor de werkdruk is bovendien ook in het belang van de werkgever zelf. Dus ik hoop dat de partijen zo veel mogelijk rekening houden met de belangen van de reizigers en de hinder voor reizigers zo veel mogelijk zullen beperken.

Meneer Alkaya vroeg ook hoe ik naar de prestaties van Arriva kijk en of ik bereid ben het gesprek aan te gaan. Vooropgesteld dat ik het van belang vind dat alle vervoerders zich inzetten voor een goede bediening van de reizigers, herken ik natuurlijk wel de uitdagingen voor vervoerders. Het is soms puzzelen vanwege die personeelstekorten of de onverwachte inzetbaarheid van het personeel. De provincie heeft als verantwoordelijk concessieverlener een contract met Arriva. Daarin hebben ze ook afspraken met elkaar gemaakt over de prestaties die Arriva moet leveren en daarin zijn voorwaarden gesteld waaraan Arriva moet voldoen. Ze kunnen ook eventuele boetes krijgen. Daar ga ik niet over.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of vliegende teams, zoals bekend bij R-net, niet breder ingezet kunnen worden op korte lijntjes om afschaling te voorkomen. NS moet dit soort besluiten zelf nemen. Ik ga niet over de besluitvoering van NS. Ik wil wel dat NS samen met het personeel naar alle opties kijkt, en dus ook naar deze suggestie. Momenteel voert Boston Consulting Group dat onderzoek uit. Zij zijn voor NS breder in kaart aan het brengen of ze nog dingen gemist hebben waar ze op zouden kunnen inzetten. Ik stuur de Kamer dat rapport toe. Ik ken NS als een partij die, als ze niet al hier op de publieke tribune zit, ongetwijfeld meeluistert naar dit debat. Dus dan zal de suggestie, ook vanuit de Kamer, vast zijn gehoord. Mevrouw Van Ginneken vroeg nog naar een toezegging in de volgende Kamerbrief. Wat betekent de afschaling voor trajecten, stations en reizigers? De omvang van de afschaling van de dienstregeling wordt onder andere weergegeven in het aantal treinkilometers dat NS rijdt ten opzichte van de beoogde dienstregeling. Dat geeft globaal een idee van de omvang van de afschaling. De impact van de afschaling op de individuele reiziger is niet in één getal te vatten. Wel heeft NS in de adviesaanvraag over de dienstregeling 2023 en op de website van NS de gevolgen van de wijziging voor verschillende landsdelen en trajecten en voor de verschillende dagen nader uitgesplitst.

Mevrouw Bouchallikh vroeg nog naar de beheersmaatregelen. Die werken nog niet volledig, zegt ze. Er is werkdruk. Wat kan ik doen ... Het gaat eigenlijk over het personeelstekort bij ProRail. ProRail doet er alles aan om het personeelstekort terug te dringen. Dat doen ze ook met succes, want er zijn de afgelopen als gevolg van het personeelstekort geen treinen uitgevallen. Dat vraagt desondanks heel erg veel van de organisatie. Op 1 november heb ik de Kamer via een brief de meest recente update gegeven over het personeelstekort en de status daarvan. Ik blijf zelf in contact met ProRail om de situatie in de gaten te houden, maar ik heb wel vertrouwen in de wijze waarop ze dat aan het aanpakken zijn.

Meneer Madlener had het nog over een computerstoring op 3 april 2021. Toen bleek dat personeel, treinen en reizigers allemaal klaarstonden om te gaan rijden en het management heeft gezegd: we stoppen alle treinen. Dat is absurd, geeft hij aan. Hoe kan dat nou en wat gaat de stas – dat ben ik, in ambtenarentaal – daaraan doen? De NS heeft de storing geëvalueerd en gaat nieuwe dienstregelingsvarianten uitwerken waarmee ze bij vergelijkbare storingen toch continuïteit kunnen bieden in het vervoer. Dat vraagt om een zorgvuldige logistieke uitwerking. Ik heb met NS afgesproken dat ze in de jaarverantwoordingsrapportages in zullen gaan op de voortgang daarvan. In het voorjaar van 2023 stuur ik die aan de Kamer toe.

Ik moet eerlijk zeggen – dat is misschien nog heel even een puntje richting de heer Madlener – dat we ook hebben meegemaakt dat er ineens treinen uitvielen vanwege de stakingen. Dan zie je dat er op een bepaald traject geen treinen rijden en dat er vervolgens in het hele land problemen ontstaan. Dan denk ik ook weleens: hoe kan dat nou in hemelsnaam? Maar ons spoorstelsel is echt best wel een knap en inventief systeem, dat heel druk bereden is. Dat maakt het ook best wel complex. Dus als één lijntje uitvalt, werkt dat door in de rest van het systeem. Dus ik ben heel

erg blij dat NS ook gaat bekijken: hoe kunnen we er toch voor zorgen dat we dan meer stabiliteit en continuïteit kunnen gaan borgen?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Ik weet met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat er zeker één iemand van de NS op de publieke tribune aanwezig is, want die begon tussen alle serieuze gezichten te glimlachen van oor tot oor. Er zijn een paar interrupties, mevrouw de Staatssecretaris, voordat we doorgaan naar het volgende blokje. We beginnen met mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank aan de Staatssecretaris. Wat de Staatssecretaris antwoordt over de afschaling, baart me wel wat zorgen. Ik had haar inderdaad gevraagd: hoe zorgen we ervoor dat die lijnen ook weer terug gaan keren? Ik hoor eigenlijk niet echt de boodschap doorklinken dat de Staatssecretaris zich er verantwoordelijk voor voelt om wat extra haar best te doen of met een plan van aanpak met de NS te bekijken hoe we dat wel terug kunnen krijgen. We zien nu dat er wordt afgeschaald op Soest-Baarn, Arnhem-Nijmegen, Nijmegen-Dordrecht, Eindhoven-Tilburg, Purmerend-Schiphol: allemaal verbindingen waar met name de tussenliggende plaatsen heel veel last van de afschaling hebben. De boodschap die nu doorklinkt, is dat de Staatssecretaris zegt: ik laat het aan de bedrijven en als zij op een gegeven moment weer een beetje capaciteit hebben, komt het misschien terug. Maar we hebben toch een programma van eisen afgesproken? Wat gaat de Staatssecretaris hier nou extra aan doen om ervoor te zorgen dat we hier niet nog verder gaan afkalven?

Staatssecretaris Heijnen:

Soms zou ik weleens willen dat ik een camera kon ophangen bij die gesprekken en dat ik die beelden met de Kamer kon delen. Geloof me dat ik al deze punten benoem wanneer ik met de NS spreek. Ik geef aan dat er grote zorgen zijn over de betrouwbaarheid en beschikbaarheid. De NS wil zelf natuurlijk ook gewoon treinen laten rijden, dus die zit ook te zoeken en te puzzelen om ervoor te zorgen dat de dienstverlening aan de reiziger zo optimaal mogelijk verloopt. Maar zij kunnen helaas ook geen ijzer met handen breken. Dat betekent dat ze op dit moment keuzes aan het maken zijn. Ze proberen om de reiziger zo veel mogelijk te ontlasten en om het doenlijk te houden voor het personeel. Het personeel staat onder druk. Er vallen collega's uit, waardoor andere collega's nog harder moeten bijplussen. Zij voelen zich heel verantwoordelijk, juist richting de reiziger, dus zij werken heel erg hard. Zo ren je een beetje achter jezelf aan, dus er moeten snel meer mensen bij komen.

Voor een deel vraag ik me af of ze bepaalde ontwikkelingen niet hadden kunnen voorzien, maar dat gaan we zien als we het hebben over de prestatieafspraken. Het personeelsverloop zie je echt wel een aantal jaren van tevoren aankomen. Als iemand nu 60 jaar is, dan weet je dat die persoon over 7 jaar 67 is. Tenminste, de voorzitter en ik zouden dat ook kunnen bedenken. Daar moet je dus op schakelen. Je moet je hr-beleid daar voldoende op inzetten. We weten dat heel veel sectoren nu last hebben van personeelskrapte. Maar ik werp de indruk verre van mij dat ik en de NS niet de urgentie voelen. Het is me volstrekt helder dat de Kamer die urgentie ook voelt, maar ik kan niet anders dan hen aanspreken, want uiteindelijk gaat de NS over de eigen bedrijfsvoering. We hebben dat nu eenmaal bij hen belegd. Daar verwijst meneer Madlener elke keer naar.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording, mevrouw de Staatssecretaris. Mevrouw Van der Graaf heeft nog een tweede vraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik heb een korte vervolgvraag. Voldoet de NS nog aan de minimumeisen van de concessie?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Daarover hebben we afspraken met elkaar. In het eerste kwartaal van 2023 krijgen we het jaaroverzicht. Ik zal dan beoordelen of de NS voldoende heeft geleverd. Ik heb al eerder richting de Kamer aangegeven dat ik bepaalde prestaties echt ondermaats vind. Ik verwacht dat de NS een grote inspanningsverplichting levert. Aan bepaalde onvoorziene omstandigheden kun je zelf misschien niks doen, maar ik zal alles in kaart brengen waar de NS wel invloed op had kunnen uitoefenen. Ik zal daarover het gesprek met de NS voeren. Als het nodig is om acties in te zetten, dan zullen we dat uiteraard doen. Maar we weten allemaal dat dit überhaupt een heel erg lastig jaar is geweest voor het openbaar vervoer, en dus ook voor de NS.

De **voorzitter**:

Meneer Minhas en dan meneer Madlener.

De heer **Minhas** (VVD):

De Staatssecretaris is blij dat iemand van de NS op de tribune zit. Dat is hartstikke leuk, maar ik heb liever dat de treinen rijden, want daar heeft de reiziger veel meer aan. Ik vroeg of het verstandig is om een jaarlijkse audit te doen, desnoods door een externe partij, om zo zelf de regie in handen te hebben. De Staatssecretaris antwoordde: de kennis ligt bij de NS, de verantwoordelijkheid om de dienstregeling op te bouwen wordt bij de NS gelegd en de kwaliteitsafspraken worden pas volgend jaar besproken. Dat is precies het punt. Wij zijn altijd achteraf aan het kijken hoe ze presteren. We hebben in het afgelopen jaar duidelijk gemerkt dat we onder een bepaald minimum zijn gezakt. De Staatssecretaris komt daar waarschijnlijk pas in februari achter, maar heel Nederland weet dat nu al. Ik wil vooral benadrukken dat als we een externe audit laten doen, de Staatssecretaris vooraf krijgt te horen «u heeft die taak bij de NS belegd, maar let op: dit is de afspraak die u met de Kamer heeft gemaakt en die is in gevaar als we op deze manier doorgaan». Staatssecretaris, ziet u daar ook de meerwaarde van in?

De **voorzitter**:

Het ei is gelegd. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We hebben volgens mij hele duidelijke afspraken met de NS gemaakt, via de concessie en via de prestatieafspraken. Het is aan de NS om te leveren. Wij hebben het systeem zo ingericht dat we na afloop van elk jaar een evaluatie hebben. Op basis daarvan kan ik bepaalde boetes opleggen en ze nog verder aansporen om wel te leveren in de jaren daarna. We kunnen de prestatieafspraken ook aanscherpen. Daar heeft de Kamer een eigenstandige positie in. Maar het is de vraag in hoeverre zo'n... Hoe noemde meneer Minhas het?

De heer **Minhas** (VVD):

Laten we het een «midterm review» of een «tussentijdse audit» noemen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik weet niet hoe het bij meneer Minhas zit, maar mijn lades liggen vol met allerlei rapporten. Die heeft de Kamer ook allemaal. Het is mijn ervaring dat een rapport niet altijd leidt tot een verbetering voor de reiziger. Laten we ervoor zorgen dat we de NS houden aan waar ze voor op aarde is, namelijk de treinen laten rijden, zodat Nederlanders en iedereen die

gebruikmaakt van ons prachtige openbaarvervoersysteem op een goede manier van A naar B kan. Dat is waarvoor de NS op aarde is. We hebben hele duidelijke afspraken met elkaar en daar moet de NS zich ook aan houden. Daar houd ik ze ook aan. Maar wij gaan niet over de bedrijfsvoering. Dat is aan de NS zelf. Als meneer Minhas dat graag wat steviger wil hebben, dan moet je kijken naar een andere manier van aansturing. Maar de NS is een bedrijf dat gaat over zijn eigen bedrijfsvoering, binnen de afspraken die we daarover maken.

De heer **Minhas** (VVD):

De Staatssecretaris raakt met haar opmerking de kern. Natuurlijk is niemand gebaat bij allerlei rapporten. De Staatssecretaris zegt: ik voer één keer per jaar een gesprek. Misschien voert ze vaker een gesprek, maar in februari komt de evaluatie van de dienstregeling en de concessieafspraken. Mijn vraag aan haar is: hadden zij en haar voorgangers dat personeelstekort dan niet aan kunnen zien komen? Hadden zij de NS daar niet voor kunnen waarschuwen? Want dat heb ik tot nu toe nergens in de evaluatie van de Staatssecretaris kunnen terugvinden. We kunnen daar gespecialiseerde mensen op zetten. Daarmee diskwalificeer ik absoluut niet de inzet van de Staatssecretaris. Die specialisten kunnen zeggen: «Wacht even NS, je hebt een personeelsbestand dat een bepaalde leeftijd bereikt. We zien ontwikkelingen aankomen, dus probeer daarop in te spelen. Staatssecretaris, de concessieafpraak komt in het geding als u daar nu niets over zegt.» Dat is een beetje waar ik naartoe wil. Uit de tussentijdse review blijkt nergens dat u de langetermijnproblemen vooraf heeft zien aankomen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik begrijp dat dit ook bij de Kamer nooit een issue is geweest in het verleden. De vraag is in hoeverre de NS zelf moet zorgen voor een goede bedrijfsvoering, zonder dat de Kamer of het kabinet precies hoeft voor te kauwen hoe ze dat moet doen. In het team openbaar vervoer van mijn ministerie zitten 120 mensen. Zij zijn ook bezig met het taxibeleid en alle andere vormen van vervoer. Bij de NS werken 20.000 mensen, die samen heel veel kennis en kunde hebben om ervoor te zorgen dat ze ruim vooruit schakelen. Ik wil eerst op basis van goede feiten weten in hoeverre het personeelstekort te wijten is aan onvoorziene omstandigheden. Het heeft voor een deel ongetwijfeld te maken met de krapte op de arbeidsmarkt. Maar ik wil ook weten in hoeverre dit voorzienbaar was geweest. Als dat aanleiding geeft tot een scherpere bijsturing van onze voorwaarden richting de NS, dan moeten we dat uiteraard doen. Maar zij gaan wel over hun eigen bedrijfsvoering. Wij moeten ze aanspreken op de momenten dat ze niet leveren. Laten we voorkomen dat we opnieuw een of ander rapport maken waarin dingen gaan staan die meneer Minhas net al zei in zijn eigen bijdrage, omdat we zelf al weten hoe het zit. Ik vind het overigens ook een beetje flauw om te insinueren dat ik niet zou zien waar de problemen zitten. Ik vind dat ik netjes moet wachten op de objectieve cijfers en onderbouwing die ik aangeleverd krijg door de NS. Dat is mijn verantwoordelijkheid. Ik ga niet ins Blaue hinein speculeren. Dat is niet mijn ding. Ik vind dat we moeten zorgen dat we elkaar op basis van feiten aanspreken. Dan haal je ook de hijgerigheid uit de discussie en doe je de goede dingen in het belang van die reiziger. Daar mag meneer Minhas mij ook aan houden. Ik ga ervan uit dat zodra ik de verslagen van NS heb en ik daarop een eigen appreciatie heb, ik die dan zo snel mogelijk met de Kamer zal delen, want die vindt daar ongetwijfeld ook nog wat van.

De heer **Madlener** (PVV):

Het is altijd wel frustrerend als je aan deze kant van de tafel zit. Wij geven de opdracht aan de Staatssecretaris: vuist op tafel, doe je best. De Staatssecretaris krijgt die opdracht van ons, maar gaat er vaak ook niet

helemaal over, want de NS is inderdaad een zelfstandig bedrijf. Daar is ook voor gekozen door deze Kamer. Dus ik begrijp de frustratie, maar goed. Ik wil een vraag stellen over ...

De voorzitter:

Heel graag.

De heer Madlener (PVV):

... de uitstroom van het personeel. Jaja, ik moet even een aanloopje nemen. De uitstroom van het personeel. Het lijkt alsof de NS toch ook wel een beetje een imago probleem heeft. Wil je graag voor de NS werken? Ze hebben het weleens over het «blauwgele hart», maar ja, als je zo'n uitstroom hebt, dan lijkt dat niet echt een trots te zijn. Maar mag ik bijvoorbeeld heel praktisch vragen wat voor waardering er nu uitgaat naar dat personeel? Want ze hebben lang moeten staken om überhaupt een kleine loonsverhoging te krijgen met de enorme inflatie die we hebben. Daar spreekt geen waardering uit van je personeel, als ze moeten staken voor een loonsverhoging die nog niet eens de inflatie corrigeert. Krijgt het personeel nu bijvoorbeeld een flinke bonus? Want ze hebben allemaal hard moeten werken, horen we. Die mensen hebben allemaal te maken gehad met hoog ziekteverzuim. Krijgen ze dan nu een flinke financiële bonus, dat je denkt van: goh, ik ben zo blij dat ik voor die NS werk, want kijk eens wat ik gekregen heb van de directie? Ik bedoel, er moet ook iets uitgaan van de directie.

Als laatste, voorzitter. De Staatssecretaris doet haar best. Ze gaat met haar vuist op tafel slaan. Ik heb die indruk ook, want ik vind dat de Staatssecretaris in het afgelopen jaar een enorme groei heeft doorgemaakt op dat punt, dus dat moet ik wel eerlijk zeggen. Maar zou het mogelijk zijn dat als de Staatssecretaris met de NS-directie spreekt en afspraken maakt, wij daar een verslag van krijgen: wat belooft de directie te doen? Het hoeft niet een heel rapport te zijn, maar dat we gewoon even weten wat jullie hebben afgesproken met elkaar en waar wij de NS dan ook aan kunnen houden.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zal aan NS vragen of ze ook een overzicht kunnen sturen aan de Kamer en dat er een verzoek is om te zien wat zij allemaal richting het personeel hebben gedaan. Ze hoeven het, denk ik, niet te doen als ze het niet willen, maar de NS enigszins kennende zullen ze vast bereid zijn om via mij een brief aan de Kamer te doen toekomen daarover. NS gaat zelf over het beloningssysteem en de salarissen van haar medewerkers, dus dat wil ik vooropstellen. Maar waardering is iets wat niet alleen maar in geld uit te drukken is. Dat heeft ook te maken met een heleboel andere zaken. Wat ik heel erg te waarderen vond aan de nieuwe chef van NS, Wouter Koolmees, is dat hij meteen de organisatie is ingedoken. Hij gaat mee op de trein, hij gaat kijken bij onderhoud, hij gaat kijken bij de techniek, hij gaat kijken bij de schoonmaak, hij doet de opleiding tot conducteur, om echt een gevoel te krijgen: waar komt nou dat blauwgele hart vandaan? Dat vind ik heel veelbelovend, omdat dat natuurlijk ook uiteindelijk ertoe zal leiden dat hij een goed gevoel krijgt bij hoe die organisatie werkt en hoe de medewerkers gewaardeerd kunnen gaan worden, of misschien meer waardering gaan voelen dan ze tot nu toe in sommige gevallen hebben gevoeld. Natuurlijk is het belangrijk dat het imago van je sector goed is. Dat vind ik ook wel vaak het lastige aan de discussies die wij hier hebben, want ik weet dat de medewerkers van de openbaarvervoerb企业 – dat gaat breder dan alleen NS – met ontzettend veel passie elke dag naar hun werk gaan om te proberen te doen wat ze kunnen. Van ons allemaal mag verwacht worden dat we die waardering ook af en toe uitspreken. Ik vind het fijn dat de Kamer dat ook met enige regelmaat doet, maar het is wel goed dat de directie van NS in dit geval aandacht

heeft, niet alleen maar in financiële zin, maar gewoon ook voor al die andere dingen die belangrijk zijn om te laten zien dat hun inzet gewaardeerd wordt.

De heer **Madlener** (PVV):

Dat horen we vaak, «niet alleen maar in financiële zin», maar is die financiële zin er überhaupt? Ik vond het altijd prettig, zeker toen ik nog voor mezelf werkte, als ik einde van het jaar een waardering kreeg en daar ook een beloning bij kreeg, gewoon geld. Dat is toch heerlijk? Dat is de ultieme beloning. Ik zeg niet dat het alles goedmaakt, maar het is een ... De Staatssecretaris zegt «niet alleen maar geld». Ik vraag me af: ze hebben heel lang moeten staken om überhaupt hun salaris naar een enigszins redelijk niveau te krijgen. Dat is gewoon ... Zo hoort het niet.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is fijn dat meneer Madlener, toen hij voor zichzelf werkte, zichzelf dan ook beloonde aan het einde van het jaar, naar volle tevredenheid, mag ik aannemen. Maar zonder gekheid, want het is een heel serieus onderwerp: ik ga niet over de beloning van de medewerkers van NS en de waardering van de medewerkers van NS. Dat laatste kunnen wij natuurlijk wel uitspreken. Ik heb ook aangegeven in de antwoorden op een van de eerdere vragen dat het uiteraard heel erg belangrijk is, ook in het belang van de werkgever, dat een werknemer zich gewaardeerd voelt en tevreden is over het hele palet aan werkzaamheden dat hij verricht. Daar hoort uiteraard ook een financiële beloning bij. Maar het is niet aan mij en ook niet aan de Kamer om daar iets van te vinden, omdat dat de verantwoordelijkheid is van het bedrijf zelf.

De **voorzitter**:

Dit is uw derde interruptie, meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Nee, nee, want ik heb geen antwoord op mijn vraag. Misschien kan de voorzitter vragen of de Staatssecretaris mij antwoord kan geven op de vraag of de verslagen van de afspraken die de Staatssecretaris maakt met directie, ook naar de Kamer gestuurd kunnen worden.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat kan, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dat wordt bij dezen genoteerd. Dank u wel.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik wil nog even doorvragen op de beantwoording op mijn gestelde vraag over de voorspelbaarheid van de dienstregeling vanaf april 2023, omdat ik denk dat onze samenleving daar echt bij gebaat is. Geconfronteerd worden met afschaling is al vervelend genoeg. Dan wil je eigenlijk wel weten waar je aan toe bent voor de langere termijn. Ik stelde een vraag, omdat in de Kamerbrief staat dat die stabiliteit na april niet gegarandeerd kan worden, want die is afhankelijk van de instroom en alternatieve invulling van personeelsinzet. Maar ik hoorde de Staatssecretaris – dat is nu even mijn checkvraag – in haar beantwoording aangeven dat ze wel een stabiele inzet verwacht, dus is dat perspectief verbeterd? Ik vraag dat ook omdat in diezelfde Kamerbrief staat dat het wervingsbeleid van de NS één jaar vooruitkijkt. Dat lijkt me gezien de tijd van de opleidingen en zo erg kort. Ik weet dat we niet over bedrijfsvoering gaan, maar deze geef ik de NS even mee: of ze niet wat verder vooruit kunnen prognosticeren.

De **voorzitter**:

Dat was de stemmingsbel. Ik weet niet of er Kamerleden zijn die verplicht aanwezig moeten zijn bij de stemmingen? Niet? Dan kunnen we doorgaan, als u mij toestaat. Dan gaan we door. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voorspelbaarheid van de dienstregeling is ontzettend belangrijk. Er is niks zo vervelend als op het station of bij de bushalte aankomen en dan vervolgens zonder informatie ineens te merken dat je trein of je andere vervoersmiddel niet vertrekt. Daarom is het belangrijk dat er heel erg wordt gestuurd door de vervoerders op de voorspelbaarheid van de dienstregeling. Ik ben inmiddels inderdaad voorzichtig positiever op basis van de laatste berichten die ik heb gehoord over de garantie die gegeven kan worden om de voorspelbaarheid van de dienstregeling te optimaliseren. Dus het klopt dat mevrouw Van Ginneken dat goed gehoord heeft.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn er geen interrupties meer aangaande het blokje afschaling. Dan gaan we naar spoorgoederenvervoer. Alstublieft.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, voorzitter. Het kabinet zet zich in voor een shift in het vervoer van goederen van weg naar spoor en water. Het spoorgoederenvervoer is van cruciaal belang voor het oplossen van vraagstukken op het gebied van onder meer klimaat en stikstof en voor het versterken van de Nederlandse industrie en bedrijvigheid. Het spoorgoederenvervoer ondersteun ik met subsidies voor modal shift, voor de gebruiksvergoeding en met de topsector Logistiek voor de inzet van logistieke makelaars. Ook investeer ik in het mogelijk maken van 740 meter treinlengte. Daar heb ik recent 90 miljoen euro voor gereserveerd. Momenteel heeft de sector grote zorgen over de flinke kostenstijgingen en de concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten en andere landen. Daar zijn diverse vragen over gesteld. Daar wil ik graag in dit blokje op ingaan.

Meneer Minhas vroeg hoe de gesprekken verlopen met de sector aan de Spoorgoederentafel. Aan de Spoorgoederentafel wordt constructief gediscussieerd over de belangrijke vraagstukken voor de sector, zoals de gebruiksvergoeding, de 740 meter treinlengte, de relaties met de buurlanden en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Kern van de discussies tot nu toe was de uitvoering van de maatregelen uit het in 2018 geformuleerde maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Die tafel zie ik ook echt als een grote meerwaarde voor het voeren van het gesprek over het toekomstbeeld spoorgoederenvervoer. De sector wil daar graag aan bijdragen. Daar gaan we ook het komend jaar samen mee aan de slag. Meneer Minhas vroeg ook hoever ik ben met een toekomstbeeld spoorgoederenvervoer met betrekking tot de motie-Schonis. Het heeft mijn volle aandacht. De Minister en ik hebben u eerst de modal shift-brief gestuurd. Daarin staat een eerste invulling van de modal shift-ambitie uit het coalitieakkoord. In de komende maanden wil ik me richten op de invulling voor het spoorgoederenvervoer. Dat wil ik samen met alle belanghebbenden doen. Ik betrek daarbij ook het actieplan dat D66 in het commissiedebat Spoor van juni jongstleden heeft overhandigd. Daarin staan hele goede ideeën om omwonenden te betrekken bij het beleid. Ook betrek ik de adviezen die de ambassadeur van het Jaar van het Spoor heeft uitgebracht. Ik hoop u begin komend jaar daar nader over te kunnen berichten.

De VVD, D66 en het CDA hadden gevraagd of de trein te duur wordt voor het goederenvervoer en wat ik daar eventueel aan ga doen. Het gebruik van het spoor is natuurlijk niet gratis, want het spoor moet ook onderhouden worden. Alle gebruikers betalen een tarief dat wordt vastgesteld door ProRail. Dat is dan de gebruiksvergoeding. Om het spoorgoederen-

vervoer te stimuleren en de concurrentiepositie te verbeteren zorg ik ervoor dat het tarief voor het rijden over het spoor in de pas loopt met Duitsland. Dat is ook gelukt. Voor het jaar 2023 is een nieuw tarief vastgesteld. Voor sommige vervoerders betekent dit dat het tarief voor rangers en opstellen sterk stijgt. Om te zorgen voor een zachte landing zet ik al een eerste stap om met een subsidie de parkeer- en rangeerkosten van goederentreinen te verlagen. Europa heeft daar inmiddels mee ingestemd. De regeling treedt begin 2023 ook al in werking. De sector maakt zich ook zorgen over brede kostenstijgingen, mede door de komst van ERTMS, en de gevolgen voor de concurrentiepositie. Twee weken is een motie aangenomen om te verkennen of er extra geld kan worden vrijgemaakt. Ik neem die motie mee in het toekomstbeeld spoorgoederen. Meneer Van der Molen vroeg nog of ik de opvatting deel dat tarieven voor opstel- en rangeersporen in Nederland niet uit de pas kunnen lopen met Duitsland en België. Ik deel dat, maar dit is ook een budgettaire kwestie, want ik vind het belangrijk om voor partijen die geconfronteerd worden met sterke kostenstijgingen bij het rangers en opstellen vanwege de nieuwe systematiek van ProRail, te zorgen voor een zachte landing. Dat zal niet makkelijk zijn, want ik heb namelijk vrijwel geen ruimte in mijn begroting. Er gelden ook hele strenge staatssteunregels. Ik kom daar volgend voorjaar bij de Kamer op terug.

Meneer Alkaya had nog een vraag of het kabinet onderzocht of overwogen heeft om vervoer vanuit havens te beperken. Dat hebben wij niet onderzocht. Dat is ook niet zo heel erg zinvol, omdat verladers en vervoerders vrij zijn om zelf te kiezen voor de te gebruiken logistieke ketens en de daarin te gebruiken zeehavens. Beperking van overheidswege betekent overigens een stevige ingreep in de economische bedrijvigheid in ons land en van bedrijven in het Europese achterland van de zeehavens. Wij denken dat dat in termen van welvaart en werkgelegenheid ook niet wenselijk is. Laten we juist inzetten op de verduurzaming, bijvoorbeeld van die bedrijvigheid, en ook op de verduurzaming van transportmogelijkheden. Ik denk dat dat een betere insteek is dan het vervoer vanuit havens te beperken.

De heer **Alkaya** (SP):

De Staatssecretaris zegt tegelijkertijd: we hebben het niet onderzocht, maar in het belang van de werkgelegenheid en de economie vinden we het toch geen goed idee. Dat kan toch niet allebei waar zijn? Ik kan me voorstellen dat het haar overtuiging en inschatting is, maar dan kan ik me ook voorstellen dat ze zegt: ik ga dat even in kaart brengen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zei ook nog dat het niet zo zinvol is, omdat verladers en vervoerders vrij zijn om zelf te kiezen. Beperking daarvan betekent een flinke ingreep in de economische vrijheid. Dat heeft meneer Alkaya mij ook horen zeggen. Dus dat alleen al is voor ons als kabinet een reden om te zeggen dat dat niet zo zinvol is. De handreiking die ik deed, is met name om wel te kijken naar hoe je bijvoorbeeld kunt verduurzamen en hoe je bedrijvigheid en transportmogelijkheden op een betere manier kunt verduurzamen. Dat zet meer zoden aan de dijk.

De heer **Alkaya** (SP):

Het gaat dus niet alleen om verduurzaming. Het gaat ook om overlast en al de andere zaken die ik in mijn termijn heb genoemd. Daar komen we straks nog wel over te spreken. De Staatssecretaris zegt «in het belang van de werkgelegenheid» en dan een heel aantal dingen. Dat kan zij dus niet stellen. Daar wijs ik haar op. Dat kan ze helemaal niet zeggen. Zij geeft zelf aan dat ze het niet kan zeggen, want ze geeft aan dat ze het nooit heeft onderzocht.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Mijn punt blijft staan dat het op dit moment niet zinvol is en dat het de economische ruimte veel te veel beperkt. Daar wil ik het dan toch maar bij laten. Misschien kijken we gewoon op een andere manier naar dit punt.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Dank u wel. Dan gaan we naar het volgende blokje: spoorveiligheid en omgeving.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Mevrouw Van der Graaf vraagt of we veiligere routes voor gevaarlijke stoffen, zoals via de Betuwelijn of het water, beter kunnen benutten en hoe ik tegenover de Delta Corridor sta en buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Het is dus mogelijk om de Betuweroute en routes over water te benutten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wat ik niet genoeg kan benadrukken, is dat vervoerders zelf mogen kiezen met welke modaliteit en via welke route de gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Dat recht volgt uit internationale regelgeving. Dat geldt ook als er eventueel een Delta Corridor wordt ingericht. De inzet van buisleidingen is een goed alternatief voor het vervoer van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen en in het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer zullen we bezien hoe we verladings- en vervoerders kunnen verleiden om voor veiligere routes te kiezen.

Meneer Minhas vroeg wat de toekomst is van het basisnet. Het huidige basisnet biedt te weinig flexibiliteit en houdt ook te weinig rekening met de risicoverlagende effecten van maatregelen in de omgeving, met het feit dat sturen op routes en volumes zeer complex is en met het feit dat het vervoer waarschijnlijk nog zal groeien. Het uitgangspunt is en blijft dat het vervoer van gevaarlijke stoffen per trein veilig is, ongeacht het aantal treinen. Daar mag ook nooit twijfel over bestaan, vandaar dat ik inzet op een robuust basisnet zonder de nadelen van de huidige systematiek, met als inzet om beter met alle betrokkenen invulling te kunnen geven aan de centrale doelstelling van het basisnet. Dat is een duurzame balans tussen economie en vervoer aan de ene kant en veiligheid en een gezonde leefomgeving aan de andere kant.

Eigenlijk bijna iedereen heeft gevraagd of de import en doorvoer van gevaarlijke stoffen gemaximeerd kunnen worden. Blijven gemeenten informatie krijgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen onder de Omgevingswet, werd ook nog gevraagd. Veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen staat uiteraard voorop. Dat belang van veiligheid deel ik met de medeoverheden, met de industrie en met de spoorgoederensector. Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is een zeer veilige manier van transport, waarbij vervoerders zich moeten houden aan internationale eisen en aan de hele veiligheidsketen. De ILT ziet daarop toe. Spoorgoederenvervoer is niet alleen veilig, maar ook een heel duurzame manier van transport. Tijdens de begrotingsbehandeling was er dan ook een Kamermeerderheid voor het ondersteunen van het spoorgoederenvervoer om een modal shift van weg naar spoor te bereiken. De heer Van der Molen vroeg of gemeenten inzicht kunnen krijgen in wat er in de treinen vervoerd wordt. Dat hebben ze eigenlijk al, is het korte antwoord. Van elke trein is bekend welke gevaarlijke stoffen daarin vervoerd worden, zodat bij een incident de hulpdiensten precies weten wat in zich in elke ketelwagen bevindt. Dat wordt van tevoren gemeld bij ProRail en is ook te lezen op de wagon zelf. Dat zijn die oranje bordjes op de wagons. Voor het inzicht zijn er ook kwartaaloverzichten en jaaroverzichten en wordt elke vijf jaar een toekomstverkenning gemaakt. Die laatste kijkt tien jaar vooruit. Dat is allemaal openbare informatie. Ik wil voortaan verder vooruit gaan kijken, zodat we een zo goed mogelijk beeld hebben van wat er rijdt, wat er reed en wat er in de toekomst mogelijk nog gaat rijden.

Dan vragen van Minhas, Van der Molen en Van Ginneken over het programma Minder Hinder. Tussen 2024 en 2026 worden goederentreinen omgeleid via Oost- en Zuid-Nederland. Dat komt door werkzaamheden in Duitsland aan het spoor dat aansluit op de Betuweroute. Dat levert overlast op. Daarom heeft mijn voorganger aan ProRail gevraagd om te komen met een plan van aanpak, een Minder Hinderpakket, om de gevolgen van de omleidingen zo veel mogelijk te beperken. Het pakket bevat maatregelen om trillingen te beperken, zoals de onder sleeper pads waarover mevrouw Van Ginneken het had. Binnen het Mobiliteitsfonds zie ik op dit moment geen ruimte voor nieuwe investeringen zonder dat dit ten koste gaat van lopende projecten. Ik kan de middelen voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw redelijkerwijs niet aanspreken voor het goederenvervoer. U zult begrijpen dat mij dat voor een dilemma plaatst, en dus dat lastige keuzes op dit punt onvermijdelijk zijn. Gegeven dat dilemma heb ik al eerder gekeken naar de mogelijkheden, maar ik heb nog geen middelen gevonden. Dat vind ik, zeg ik u eerlijk, heel erg lastig. Overlast voor omwonenden van het spoor kunnen we nooit helemaal wegnemen, maar toch. Ik zie dat veel partijen in de Kamer mijn zorgen daarover onderschrijven. Ik beschouw dat als een aanmoediging om nogmaals heel goed te gaan kijken in het MF of dat gevraagde bedrag van 10 miljoen toch niet ergens gevonden kan worden. Dat mag de Kamer zien als een zeer serieuze inspanningsverlichting van mij om op zoek te gaan naar die 10 miljoen binnen de middelen die beschikbaar zijn. De heer Van der Molen vroeg nog naar de aangehaalde oud-inspecteur. Hoe kunnen we beter registreren en intern beoordelen? De ILT heeft in het onderzoek naar aanleiding van de klacht van de klokkenluider bij de NS kwetsbaarheden in het proces voor veiligheid geconstateerd. Het proces voor veiligheidsmeldingen is onder andere niet duidelijk en niet eenduidig. De ILT heeft dat bij de NS aangegeven en volgt, in het toezicht dat de ILT houdt op de NS, nauwlettend de door de NS voorgestelde verbeteringsmaatregelen. Dat doet ze door middel van audits, inspecties en bestuurlijke gesprekken. Wanneer de NS daar geen opvolging aan zou geven, heeft de ILT diverse handhavingsmaatregelen voorhanden om de NS daartoe wel aan te zetten.

Mevrouw Van Ginneken vroeg naar een toezegging voor een onafhankelijk extern onderzoek naar het veiligheidsbeleid van de NS naar aanleiding van de klokkenluider. U weet hoe ik af en toe over rapporten denk. Ik zie geen aanleiding voor een onafhankelijk extern onderzoek naar het veiligheidsbeleid van de NS. De ILT is de onafhankelijke toezichthouder als het op de veiligheid van het spoor aankomt. Dat doet de ILT op al die manieren die ik net ook al toelichtte. De ILT kijkt ook of de NS zich aan de wet- en regelgeving houdt. Daarnaast zet de ILT via het programma Veiligheid op het spoor ook nog eens in op de veiligheids-cultuur en het lerend vermogen van de spoorsector. De ILT houdt toezicht op het gehele spoorstel, inclusief op de besturing daarbinnen. De ILT heeft in het onderzoek naar aanleiding van de klacht van de NS-klokkenluider bij de NS kwetsbaarheden in de processen voor veiligheid geconstateerd. Onder andere is het proces voor veiligheidsmeldingen niet duidelijk en niet eenduidig. De ILT volgt de voortgang daarvan in haar toezicht. De technisch-inhoudelijke kant van de klacht is al intern door de NS onderzocht en beoordeeld, evenals door een extern bureau.

De heer Minhas vroeg hoe de gesprekken met RONA lopen. RONA heb ik samen met mijn ambtenaren in de afgelopen periode verschillende keren gesproken. RONA is een heel betrokken partij. Ik waardeer de inzet voor een goeie leefomgeving rond het spoor. Op 14 december heb ik nog met RONA gesproken over de goederenrouting van het vervoer door Noordoost-Europa. Ik ken hun zorgen omtrent hinder in de omgeving. Ik ben voornemens om in de eerste helft van volgend jaar op bezoek te gaan in Oost-Nederland om de problematiek nog beter te leren kennen.

Dan de vragen van de heer Minhas, mevrouw Van der Graaf en de heer Madlener. Kan ik aangeven waarom er na volgend jaar geen geld is gereserveerd om door te gaan met de aanpak niet actief beveiligde overwegen? Zoals ik in mijn Kamerbrief over spoorveiligheid heb aangegeven, ben ik erg teleurgesteld... Hadden we hier geen extra mapje voor? Nee? Het is ook een beetje een doorn in mijn oog, dus vandaar dat ik dacht dat we daar een apart mapje voor zouden hebben. Ik vind dat dit onderwerp wel een mapje verdient. Zoals ik in mijn Kamerbrief over spoorveiligheid heb aangegeven, ben ik heel teleurgesteld dat niet alle NABO's voor 2023 zijn aangepakt, want dat was wel afgesproken met en gecommuniceerd door ProRail. Ik heb er indringend over gesproken met ProRail. Ik heb ze gevraagd om dit alsjeblieft zo snel mogelijk af te ronden. Een nieuwe landelijk bemiddelaar, mevrouw Helma Lodders, gaat daarbij helpen. We hebben nu wel te maken met de meest lastige dossiers. Het zijn vaak ook taaie dossiers.

Het wettelijk instrument waarnaar de ChristenUnie vraagt, is in voorbereiding. Deze zomer informeerde ik de Kamer wel al over het nieuwe advies dat de Raad van State daarover heeft uitgebracht. Dat maakt het leven voor mensen die NABO's willen sluiten er niet noodzakelijk gemakkelijker op. Ik baal daar enorm van. Ik ben nu bezig om de suggesties van de Raad van State verder uit te werken en ik onderzoek een scherpe norm. Ik investeer met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen ongeveer 220 miljoen voor de verbetering van beveiligde overwegen, ook in het opheffen van de meest gevaarlijke. Praktisch alle middelen zijn al wel belegd, maar met dat bedrag worden nog tot 2028 maatregelen getroffen. Dan moet u denken aan grote maatregelen, zoals het realiseren van tunnels, maar ook kleinere, generieke maatregelen die op overwegen door heel Nederland worden toegepast. Hoewel ik zie dat er op beveiligde overwegen ook nuttige maatregelen te nemen zijn, heb ik nu helaas geen financiële ruimte om extra te investeren in een vervolg van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen.

Ik wil binnenkort ook wel echt even het gesprek met de Kamer aangaan over hoe we omgaan met NABO's. Ik zal misschien ook nog eens aan ProRail vragen om daar een goede duiding van te geven. Het gaat ons er volgens mij allemaal om dat we willen proberen zo veel mogelijk onveilige situaties zo snel mogelijk aan te pakken. Dat al die NABO's dicht moeten, staat als een paal boven water. Maar we weten ook dat sommige NABO's zich bevinden in de publieke ruimte. Andere NABO's bevinden zich op privéterrein. Dan hebben mensen bijvoorbeeld al 120 jaar een NABO op hun eigen erf. Dat neemt niet weg dat het dan nog steeds heel gevaarlijk kan zijn en dat daar ook ongelukken kunnen gebeuren. Ik wil een beetje voeling hebben met de vraag waarop de Kamer wil dat ik duw bij ProRail. Ik weet niet precies wanneer we daarvoor ruimte hebben. Misschien kan de Kamer daar in de tweede termijn op terugkomen. Ik heb er op dit moment gesprekken over en wil graag dat ProRail, als het dan al niet lukt, nadenkt over de vraag hoe er vervolgens geprioriteerd wordt. Naast de NABO's is er een extra categorie van, ik geloof, iets van 180 plekken die ook gevaarlijk zijn. Daar kunnen we waarschijnlijk wel veel sneller versnellen. Daar zou ook nog over nagedacht kunnen worden. Als we echt zien dat er op bepaalde plekken met die NABO's geen schot in de zaak zou zitten, zou je kunnen bekijken of je dat geld kunt gebruiken om andere onveilige plekken versneld aan te pakken. Ik loop misschien een heel klein beetje vooruit op de voorzichtige discussie die ik daarover heb met ProRail, maar ik zou het wel fijn vinden om wat feeling te hebben bij de vraag of ik van de Kamer die ruimte mag verkennen. Dat kan ik natuurlijk altijd doen en dan kan ik het voorleggen aan de Kamer, want die heeft budgetrecht, maar ik zou het wel prettig vinden om te horen hoe deze Kamercommissie daarnaar kijkt.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Mevrouw Van der Graaf wil daar meteen al gebruik van maken. Die komt al meteen met een paar suggesties, denk ik. Daarna komt mevrouw Van Ginneken, dan meneer Minhas, meneer Alkaya en mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Het is goed om te horen dat ook deze Staatssecretaris zich hier heel sterk voor wil maken. Ik hoor dat ze aan loopt tegen het gebrek aan sturingsmogelijkheden van de overheid richting ProRail, waarvoor er een wetsvoorstel in voorbereiding is. Maar goed, dat is een andere discussie. Ik ben blij dat de Staatssecretaris creatief wil zoeken naar opties om de meest onveilige overwegen binnen de budgetten aan te pakken. Helaas kregen wij de brief hierover op het moment dat wij net ons budgetrecht hadden ingezet, namelijk na de stemmingen over de begroting voor volgend jaar. Daardoor hebben wij hier als Kamer niet meer naar kunnen kijken. Ik zou de Staatssecretaris daartoe willen aanmoedigen. Ik ben blij te horen dat er goed naar dat wetsvoorstel wordt gekeken, want wat het zwaarst is, moet het zwaarst wegen. We hebben nu een discussie omdat ergens een knoop moet worden doorgesneden. Dat je met ingewikkelde discussies te maken hebt, weet iedereen. Dat heeft soms ook te maken met eigendomsrechten, die we goed hebben verankerd in Nederland en die ook belangrijk zijn, maar het gaat hier ook om levens. Ik verwees al naar het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit 2000 dat hier al om vroeg, maar er is nog geen wettelijke regeling. Die weging zullen we ook hier in de Kamer moeten maken.

De **voorzitter**:

Uw vraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik zou de Staatssecretaris ertoe willen oproepen die regeling heel snel naar de Kamer te sturen, maar mijn concrete vraag is deze. Na een heel zwaar ongeluk in Hooghalen in 2020 is er onderzoek gedaan. Toen bleek dat ProRail helemaal niet beschikte over een adequate risicobenadering voor overwegen. Dat is best een ernstige omissie, want volgens Europees recht moeten ze dat gewoon wel hebben. Daar wordt naar gekeken. Ik zou heel graag willen weten wat daar de stand van zaken is en of de Staatssecretaris ook hierbovenop zit. Daar mag ze eventueel ook in tweede termijn op terugkomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Excellentie.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Aan dat rapport wordt heel hard gewerkt door ProRail. Ik verwacht dat het komend jaar. Dus daar gaan we het ongetwijfeld nog met elkaar over hebben.

Ik wil toch nog even terugkomen op die sturingsmogelijkheden waar mevrouw Van der Graaf het over had. Ze zei dat wij een gebrek aan sturingsmogelijkheden richting ProRail zouden hebben. Ik ben even de dagen kwijt door mijn drukke agenda, maar ik heb gisteren of eergisteren nog een gesprek gehad met medewerkers van ProRail over de NABO's. Er is een absolute bereidheid bij ProRail om alle NABO's te sluiten. Ze zouden dat het liefst nog dit jaar doen. Het enige is dat de Raad van State een negatief advies heeft gegeven over het voorstel dat er ligt. Daardoor hebben wij wat minder sturingsmechanismen, maar niet zozeer richting ProRail, want ProRail had zelf ook graag gezien dat de Raad van State anders had geadviseerd. Maar er zijn andere belangen. Je hebt bijvoorbeeld gemeenten die zeggen: onze inwoners zitten niet te wachten op de sluiting van een NABO, want die willen gewoon kunnen blijven

oversteken. Of je hebt bijvoorbeeld particulieren die dat helemaal niet willen. Ook provincies of omwonenden kunnen bezwaar indienen. Of Natuurmonumenten zegt dat je op een bepaald landgoed geen slagbomen met lampjes mag zetten omdat het de biodiversiteit verstoort – ik noem maar even wat. Er zijn dus heel veel verschillende zaken en facetten waar je tegenaan loopt. Dat ligt niet aan ProRail in mijn beleving. De reden waarom ze dachten dat ze in 2023 alles konden sluiten, had ook te maken met het feit dat ze niet hadden verwacht dat de Raad van State negatief zou adviseren, want dat beperkt onze mogelijkheden om een bepaalde actie in het belang van de veiligheid iets dwingender op te leggen aan een particulier of een gemeente.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Al deze discussies zijn niet nieuw. We weten al meer dan twintig jaar dat deze onderwerpen daarbij spelen. Het leidt tot hele trieste ongelukken die ook voorkomen hadden kunnen worden. Dat is het treurige wat hier altijd bij geconstateerd moet worden. Dus ik vraag de Staatssecretaris om met spoed te zoeken naar een mogelijkheid om dit toch juridisch mogelijk te maken omdat het niet langer uitstel kan lijden, en om daar zo snel mogelijk mee richting de Kamer te komen. Ik zou daar dus ook graag een termijn op horen. En wil ze in tweede termijn terugkomen op mijn vorige vraag?

Dan heb ik nóg een vraag aan de Staatssecretaris. De Kamer heeft in 2018 een motie aangenomen om NABO's op particulier terrein ook onder dat NABO-programma te vatten. Ik zou graag van de Staatssecretaris een plan van aanpak toegestuurd willen krijgen over hoe ook hier werk van wordt gemaakt. Die vallen nu nog niet onder die 180, want dat ging over openbare NABO's. Ik zou daar dus ook graag een plan van de Staatssecretaris voor willen zien. In de rapportage van de ILT lees ik namelijk dat er nog 608 onbeveiligde overwegen zijn, dus we zijn er nog lang niet.

De **voorzitter**:

Bij mijn weten zei de Staatssecretaris net «komend jaar», maar dat zou ze beter zelf nog even kunnen herhalen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, klopt. We zijn aan het bekijken wat we juridisch mogelijk kunnen maken. Dat komt dus ook komend jaar. We zijn ook al bezig met het in beeld brengen van die particuliere NABO's. Althans, ProRail is daarmee bezig, want dat is niet onze verantwoordelijkheid. Ik ben het helemaal met mevrouw Van der Graaf eens; we willen allemaal dat die gevaarlijke plekken zo snel mogelijk gesloten worden. Ik heb daar gisteren of eergisteren toevallig nog naar gevraagd. We zijn nu bijna aan het eind van het jaar. Er is het afgelopen jaar één dode te betreuren geweest in de buurt van NABO's. Laten we hopen dat dat zo blijft, maar elke dode is er een te veel. Ik ben heel erg geëngageerd om te zoeken naar oplossingen. Mevrouw Van der Graaf had het terecht over die schil. Een aantal zijn heel onveilig maar daar maken relatief weinig mensen gebruik van. Dan heb je nog een tweede schil, die grotere kring, waar je veel sneller actie op zou kunnen ondernemen, maar daar is niet echt budget voor. Als het echt lang duurt, is het misschien een idee om nog te overwegen om die laatste hardnekkige plekken op heel korte termijn te sluiten binnen het NABO-programma en een deel van het budget in te zetten om snel veiligheidsmaatregelen te kunnen treffen op die grotere schil, want daarmee vergroot je versneld de totale veiligheid. En we moeten ze uiteindelijk toch allemaal aanpakken, dus dan kun je daarna als Kamer misschien weer de keuze maken om extra geld te reserveren voor die NABO's tegen de tijd dat bijvoorbeeld het juridisch kader beter op orde is.

De **voorzitter**:

Ik kijk ook even naar de klok. Als de Kamer nog een tweede termijn wil, dan moeten we de turbo aan gaan zetten, want zo gaan we het niet halen. Er zijn nu ook nog heel veel interrupties. Dus wat gaan we doen: de tweede termijn laten vallen of ...? Ik kijk de leden even aan. Nee? Dan moet het heel snel. Mevrouw Van Ginneken, een korte vraag alstublieft.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, ik ga het kort doen. Ik ga de Staatssecretaris eraan herinneren dat één vraag die ik al had gesteld, nog niet beantwoord is. Ik ben blij met de inspanningsverplichting rondom het budget voor het overlastplan van ProRail, maar hoe kijkt zij aan tegen in gesprek gaan met havenbedrijven? Die vraag heeft de Staatssecretaris nog niet beantwoord.

Naar aanleiding van de andere antwoorden heb ik nog een vervolgvraag aan de Staatssecretaris. Omwonenden en burgemeesters willen weten waar ze aan toe zijn als het gaat om vervoer van gevaarlijke stoffen door hun plaatsen. Ik lees in de Kamerbrief dat met DSM en Akzo convenanten zijn afgesproken, maar dat er voor Yara in Sluiskil eisen zijn opgenomen in de milieuvergunning. Dat lijkt mij een hele mooie manier om handhaafbare, transparante normen af te spreken over informatieplicht et cetera. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij gaat bekijken of de bestaande convenanten ook in een milieuvergunning omgezet kunnen worden en of dat vanaf nu standaardpraktijk kan worden?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Die laatste vraag moet ik even uitzoeken. Het was een korte vraag, maar ik verwacht daar een redelijk complex antwoord op te moeten geven. Dat laat ik dus even uitzoeken en daar kom ik schriftelijk bij mevrouw Van Ginneken op terug. Bij de gesprekken over de Minder Hinderaanpak wil ik ook de havenbedrijven betrekken. Dan nemen we dat dus mee. Excuses dat ik nog niet op die vraag had geantwoord.

Voorzitter, mag ik doorgaan met het blokje overig?

De **voorzitter**:

Er zijn eigenlijk nog een paar interrupties, maar ik wil de Staatssecretaris eerst het blokje overig laten doen. Dan kunnen we kijken wat er nog over is. Is dat goed? U begint dus aan het laatste blokje.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Meneer Madlener vroeg hoe het leed van reizigers verminderd kan worden tijdens de buitendienststelling voor het testen van ERTMS. ERTMS dient uiteraard uitgebreid getest te worden voordat het in gebruik genomen kan worden, omdat het ook een totaal andere manier van werken vraagt. Daarbij is hinder wel onvermijdelijk. In het Noorden gaat het om ongeveer twee maanden. Op de Hanzelijn gaat het om drie tot vier maanden, maar daarbij geldt: liever geplande hinder dan ongeplande hinder; dat is een beetje zoals het is. De testen vinden plaats over vier tot vijf jaar. ProRail en NS onderzoeken samen met de reizigersorganisaties en met de regio hoe die hinder het beste kan worden opgevangen. Meneer Van der Molen vroeg hoe de aanbesteding van de Maaslijn naar mijn verwachting zal uitpakken. De aanbesteding zal starten in februari 2023. Het resultaat daarvan is in de zomer van 2023 bekend. Ik wil niet speculeren op de uitkomst, maar uiteraard blijf ik in goed overleg met de provincie Limburg, want we zijn gezamenlijk opdrachtgever van dit project.

Wat het punt van het opdrachtgeverschap van het Rijk betreft: ik voel me samen met de provincie verantwoordelijk voor de opwaardering van de Maaslijn, zodat reizigers kunnen profiteren van een verbeterde dienstregeling. Ik vind het ook vanwege het gezamenlijk belang op dit moment niet passen om als Rijk de totale regie over te nemen. Dat druist ook in tegen bestuurlijke en juridische afspraken die we hebben. We zien

natuurlijk wel dat de kosten en de omvang van het project groter aan het worden zijn dan misschien redelijkerwijs alleen kan worden gevraagd van verschillende provincies. Ik beloof dus wel – dat heb ik ook al toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling – dat ik samen met de provincie blijvend dat gesprek zal voeren, ook in de aanloop naar de uitkomsten van het onderzoek dat in februari gedaan wordt voor die aanbesteding, richting de uiteindelijke uitkomsten in de zomer van 2023.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik kan reflecteren op de wens van Arriva om te rijden op Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden. Ik ben bekend met dat initiatief van Arriva. Ze hebben bij de ACM gemeld per 2025 treindiensten te willen aanbieden in open toegang. Het staat vervoerders uiteraard vrij om zo'n aanvraag in te dienen en om diensten in open toegang aan te bieden. In de wet is het zo geregeld dat de ACM, als daarom gevraagd wordt, en ProRail toetsen of de financiële balans van de concessie niet onevenredig benadeeld wordt en of er capaciteit beschikbaar is.

Mevrouw Van Graaf vroeg of ProRail voorzorgsmaatregelen gaat nemen op andere locaties met hoogspanningskabels. Kortsluiting doordat een hoogspanningskabel op de bovenleiding terecht komt, is gelukkig een uitzonderlijke situatie. ProRail bekijkt of er soortgelijke situaties zijn en of maatregelen in de rede liggen. ProRail betreft daar ook TenneT bij. Hoogspanningskabels zijn immers van de netbeheerder. Ik ben overigens natuurlijk ook heel blij dat de problematiek met de Hanzelijn inmiddels is verholpen. Ook van mij complimenten voor de mensen die daar hard voor gewerkt hebben. Het is mooi dat mevrouw Van der Graaf daar nog even extra aandacht aan gaf.

Voorzitter. Zij vroeg ook naar de nieuwe Friesenbrücke: wordt die tweesporig en welke inzet pleeg ik daarvoor? De betrokken Nederlandse en Duitse partijen hebben gezamenlijk onderzocht wat nodig is voor de bouwstappen van de Wunderline. Daaruit is gebleken dat tweesporigheid niet noodzakelijk is. Dat is dan ook niet waar de twee partijen zich voor hebben ingezet.

Dan nog een vraag van mevrouw Van der Graaf. Zij vroeg hoe ik met het Duitse ministerie samenwerk. Ik heb vanuit de provincie Groningen als Nederlandse trekker van het Wunderlineproject geen signalen ontvangen dat de Friesenbrücke niet volgens planning zou worden aangepakt. De betrokken Nederlandse en Duitse partijen zitten in een gezamenlijke stuurgroep en een onderliggende werkgroep. Dat is ook de plek waar gezamenlijk wordt gekeken naar de plannings aan beide kanten van de grens en waar alles wordt afgestemd met elkaar. Op dit moment ga ik dan ook gewoon uit van de realisatie van de Friesenbrücke in 2024, tegelijk met de werkzaamheden in het kader van Wunderline bouwstap 1. Mocht mevrouw Van der Graaf andere signalen hebben ontvangen, dan hoor ik dat uiteraard graag van haar.

De voorzitter:

Maar niet tijdens deze vergadering, want daar hebben we geen tijd meer voor.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ga snel door, voorzitter.

Er was nog een vraag van mevrouw Van der Graaf over de spoorverdubbeling tussen Scheemda en Winschoten. Zij vroeg: gaat die niet door? Het klopt dat de genoemde spoorverdubbeling niet doorgaat, omdat de werkzaamheden daarvoor veel duurder uit zouden vallen en daar geen budget voor beschikbaar is. De dienstregeling wordt daarmee wel iets minder robuust, maar de experts schatten wel in dat de gevolgen daarvan zullen meevallen. Met de stuurgroep kijken partijen ook verder vooruit naar bouwstap 2 en een directe trein tussen Groningen en Bremen. In

hoeverre die spoorverdubbeling dan alsnog nodig is, is onderwerp van dat onderzoek.

Mevrouw Bouchallikh en meneer Van der Molen vroegen wat we eraan gaan doen dat 50% van de stations perrons heeft die niet op de goede hoogte zijn. In mijn brief aan de Kamer over het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV van 7 november heb ik medegedeeld dat ProRail ervoor zorgt dat er in de nachten een stopmachine gaat rijden om te zorgen voor een toegankelijke instap in de treinen op de perrons. Op die manier kunnen 30 tot 50 perrons per jaar worden aangepakt en hersteld. Extra perrons aanpakken is lastig, omdat het ambitieniveau al heel erg hoog is. Ten slotte zou een versnelling ook ingrijpen in de dienstregelingen van treinen, want ook gedurende de nacht rijden er natuurlijk treinen over ons spoor.

Mevrouw Bouchallikh vroeg nog of ik bereid ben om met de initiatiefnemers van de petitie over toegankelijkheid in gesprek te gaan. Ik ben uiteraard graag bereid om met reizigers met een beperking in gesprek te gaan over de toegankelijkheid van het ov. Bij het opstellen van het bestuursakkoord zijn reizigers met een beperking nauw betrokken geweest. Ik heb met hen ook goede gesprekken gevoerd. De initiatiefnemers van deze petitie zijn dus ook van harte welkom bij mij op het ministerie.

Mevrouw Bouchallikh vroeg ook nog naar het betalingssysteem voor mensen met een visuele beperking. Bij de introductie van de nieuwe betaalwijze is er overleg geweest met alle relevante doelgroepen, waaronder mensen met een visuele beperking. Zo wordt ervoor gezorgd dat het nieuwe betalen aansluit bij hun behoeften en dat mogelijke knelpunten die in de praktijk worden ervaren ook snel kunnen worden opgepakt.

De voorzitter:

Dank u wel. Leden der Staten-Generaal, ik denk dat ik een goed voorstel heb. We beginnen nu met de tweede termijn. Stel dan gewoon de vragen die u had. Mevrouw Bouchallikh wilde geen tweede termijn, maar ze had wel vragen. Stel die gewoon in de tweede termijn. Dan kunnen we die in ieder geval afwerken, en dan kunnen we kijken of er nog tijd over is. Meneer Minhas van de VVD begint.

De heer **Minhas** (VVD):
Voorzitter, hartelijk dank.

De voorzitter:

Sorry, eerst nog even mevrouw Bouchallikh. Zegt u het maar.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Sorry, voorzitter. Ik had in het vorige blokje nog wel vragen over het vervoer van onveilige goederen over het spoor. Ik heb toen gezegd: ik heb wel vragen, maar geen tweede termijn. Dat betekent toch niet dat ik nu in tweede termijn minder tijd heb, omdat ik mijn vragen toen niet heb gesteld?

De voorzitter:

Nee, maar die kans wilde ik u geven, want ik weet dat u nog vragen had. We beginnen dus gewoon aan de tweede termijn. Dan kunt u vanzelf uw vragen stellen. Is dat goed?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Oké, maar dan begrijp ik niet wat de logica is geweest.

De voorzitter:

Nou, we zitten in tijdnood, dus we gaan nu vlug de tweede termijn doen. Omdat een meerderheid van de Kamer een tweede termijn wil, gaan we nu gewoon die tweede termijn doen. Dan geef ik u extra kans om die vragen nog even te stellen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Het is geen extra kans, want ik heb nog helemaal geen interrupties gehad. Maar het is oké.

De **voorzitter**:

Als de leden het mij toestaan, geef ik mevrouw Bouchallikh even de kans om die vragen te stellen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik had nog vragen over het vorige blokje. Ik had daarin drie punten aangekaart. Ik had een vraag over de grens aan de hoeveelheid risico die genomen mag worden bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik zei ook dat dat zo min mogelijk door verstedelijkte gebieden zou moeten gaan. De antwoorden van de Staatssecretaris op dat punt vond ik nog niet afdoende. Is zij bereid om in ieder geval te laten onderzoeken of er juridische grenzen gesteld kunnen worden aan die hoeveelheden, en dat dan te betrekken bij de gebieden waar die grens mogelijk lager ligt dan elders?

Als ik dan meteen mijn tweede vraag mag stellen, voorzitter: gemeentes en provincies maken zich er zorgen over dat ze door de Omgevingswet minder informatie zouden krijgen. De Staatssecretaris gaf aan dat er nog wel informatie-uitwisseling is, maar uit de brief krijg ik echt wel een soort noodkreet door dat dat niet voldoende is. Hoe zit dat eigenlijk, en wat kan de Staatssecretaris doen om daaraan te voldoen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

We nemen het verkennen van de juridische grenzen mee in het traject. Ik ben bekend met de brief over de zorgen van gemeenten en provincies. Ik zal daar binnenkort natuurlijk ook op reageren. Ik heb vaker gesprekken met bestuurders van gemeenten en provincies over de manier waarop veiligheid gegarandeerd wordt. Het spoorgoederenvervoer, ook dat van gevaarlijke stoffen, voldoet aan hele strenge regels. Dat is in principe veilig. Natuurlijk betekent dat ook dat je aan hele strenge eisen moet voldoen. Kun je ooit alle risico's wegnemen? Nee, dat kan ik niet, maar je wilt wel dat die spullen worden vervoerd. Daar zijn ook internationale afspraken over. Ik vind het wel belangrijk dat we erover nadenken hoe dat zo veilig mogelijk kan. Als we nóg betere methodes kunnen verzinnen, moeten we vooral niet nalaten om dat op een goede manier te onderzoeken. Er zit bijvoorbeeld ook spanning bij nieuwbouw dicht bij het spoor. Daarbij moet je ook weer aan allerlei voorwaarden voldoen. Ik snap dus de oproep die gedaan is, maar ik vind ook wel dat we niet het beeld mogen neerzetten dat het vervoer van gevaarlijke stoffen heel erg gevaarlijk is. Het voldoet namelijk aan hele strenge internationale regels. Het is belangrijk om dat wel te blijven benadrukken, want ik wil niet onnodig paniek zaaien in dit land.

De **voorzitter**:

Mevrouw Bouchallikh nog? Nee? Meneer Minhas, één minuut alstublieft.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik ga proberen heel snel te zijn, zonder allerlei complimenten uit te delen, want ik ben blij met een groot deel van de antwoorden van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Om te beginnen vraag ik een tweeminutendebat aan. Ik wil toch aan de Staatssecretaris vragen om eens goed te kijken naar dat Minder

Hinderprogramma. Ik hoor haar zeggen dat ze de urgentie daarvan inziet. Daar ben ik blij mee. Anders vind ik dat het vanuit de Kamer moet komen. Ook zie ik het als een toezegging dat ze in gesprek gaat met het RONA. Ik heb nog een beetje mijn twijfels bij het antwoord over de Spoorgoederen-tafel. Ik heb juist begrepen dat er geen voorzitter is en dat er een jaar geen overleg daarmee is geweest. Daar maak ik me echt wel zorgen om. Ik zie dat anders dan de Staatssecretaris dat interpreteert.

Voorzitter. Dan nog twee dingen. De Staatssecretaris zei dat het huidige basisnet inderdaad nog niet flexibel genoeg is. Is zij bereid om aan de slag te gaan om te kijken hoe dat basisnet toekomstbestendig gemaakt kan worden?

Tot slot de NABO's. Daar heeft de Kamer zich al heel lang breed voor ingezet; ook de VVD heeft dat gedaan. In 2021 is er een motie aangenomen die de vorige Staatssecretaris ertoe heeft opgeroepen om een onderzoek te doen naar de NABO's op privéterrein. Als het goed is, moet dat onderzoek er eigenlijk al zijn, en moeten ook de kosten daarin zijn meegenomen. Ik vroeg specifiek aandacht voor het volgende. Ik geloof echt dat u de urgentie van het aanpakken van die NABO's op het netvlies heeft, maar daarnaast hebben we ook de reguliere beveiligde spoorweg-overgangen. Die moeten ook aangepakt worden. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dan de minuut van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van onze vragen. Wat betreft mijn zorgen over de toename van het goederenvervoer over het spoor merk ik alleen maar op dat er waarschijnlijk geen meerderheid voor bestaat om daar paal en perk aan te stellen, om dat te maximeren. Dat moet ik dan maar zien te accepteren. Wel ben ik blij dat de Staatssecretaris toezegt om toch nog op zoek te gaan naar manieren om hinder te verminderen. Dan kunnen de VVD en ik elkaar toch nog ergens vinden...

De heer Minhas (VVD):

Zo is het!

De heer Alkaya (SP):

... mocht dat niet lukken. Maar hopelijk lukt het de Staatssecretaris gewoon zelf.

Verder heb ik geen aanvullende vragen. Dank u wel.

De voorzitter:

Mevrouw Bouchallikh, ik weet niet of u toch nog gebruik wilt maken van de tweede termijn?

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

De heer Van der Molen (CDA):

Een extra kans.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik heb geen extra kansen gekregen; laten we wel wezen. Nee, ik heb gewoon twee interrupties gedaan en nu doe ik een tweede termijn.

De heer Van der Molen (CDA):

U wilde toch geen tweede termijn?

De **voorzitter**:

We gaan niet kissebissen. Mevrouw Bouchallikh is aan het woord.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik wil gewoon niet dat er misverstanden ontstaan over hoeveel gelegenheid ik krijg. Dat vind ik gewoon niet eerlijk.

De **voorzitter**:

We gaan niet door elkaar heen praten. U bent aan het woord.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris. Ik heb twee korte punten. Dank voor de toezegging over de juridische verkenning, en ik ben heel blij dat u met de initiatiefnemers in gesprek gaat.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh. Meneer Van der Molen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzitter. Ik sluit me aan bij de opmerkingen over de spoortafel. Partijen kloppen natuurlijk niet zonder reden bij Kamerleden aan. Dat doen ze omdat ze er zorgen over hebben dat het overleg nog niet zo goed gaat. Ik ben dus ook benieuwd naar het antwoord van de Staatssecretaris. Ik zou haar willen vragen om de Kamer er nog eens even op papier, schriftelijk, over te informeren hoe het nu zit met de kosten. De variabele kosten zijn namelijk maar een klein deel. Als je de integrale kosten gaat doorbelasten, zit je op veel hogere bedragen. Als je daar dan weer subsidie tegenover zet, lijkt het een beetje op het rondpompen van geld. Ik zou daar dus toch een nadere uitleg over willen hebben, om als Kamerlid goed te kunnen beoordelen of wij het doel om vanwege milieudoelstellingen meer goederen via het spoor te laten vervoeren niet toch via een soort financiële achterdeur aan het ondergraven zijn.

Voorzitter. Ook ik sluit me aan bij wat de heer Alkaya zei over de inspanningsverplichting die de Staatssecretaris naar voren heeft gebracht om geld te vinden om hinder te beperken. Daar ben ik heel erg blij mee. Ik vertrouw erop dat we dat als Kamer tegemoet kunnen zien.

Ik dank de Staatssecretaris voor haar uitspraken over de Maaslijn. Zij zei: als de bedragen met de aanbesteding naar alle verwachtingen zo hoog worden, kunnen we dit niet zomaar bij een provincie neerleggen. Dat ben ik helemaal met haar eens. Ik hou mijn hart vast voor wat het allemaal moet gaan kosten. Ik, en dat geldt zeker ook voor het CDA, zou echt niet willen dat de rekening dan aan Limburg wordt gepresenteerd, want dat is echt een financieel minder draagkrachtige overheid dan het Rijk. Ik vind dat wij als Rijk dan voor het belang van deze lijn moeten gaan staan.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van der Molen. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben blij met veel van de antwoorden en toezeggingen van de Staatssecretaris. Ik ga ze niet allemaal herhalen. Die kan iedereen nalezen, zeg ik met het oog op de tijd. Ik wil ook nog even reageren op dat permanente overleg met omwonenden. In mijn actieplan voor spoorgoederenvervoer heb ik daar ook een concreet advies over gegeven. Ik weet dat de Staatssecretaris eraan werkt, omdat er aanvullende vragen aan mij zijn gesteld over wat ik in mijn plan heb opgeschreven. Ik kijk er dus naar uit en ben benieuwd hoe het eruit gaat zien.

Ik ben blij met de opmerking van de Staatssecretaris dat er een rangeeren parkeersubsidie komt voor spoorgoederenvervoerders. Maar mijn vraag blijft overeind: wat is dan per saldo het effect op de concurrentiepo-

sitie van de spoorgoederenvervoerders in Europees verband? Dit zal vast iets verbeteren aan de hoge kostenlast, maar is dat voldoende? In de Kamerbrief over de halfjaarrapportages NS en ProRail las ik dat het aantal hinderlijke storingen op de corridor Zee-Zevenaar niet is afgenomen, ondanks dat er allerlei maatregelen getroffen zijn. Kan de Staatssecretaris mij per brief aangeven waarom die maatregelen niet effectief zijn en wat dan wel de oplossing is voor die verstoringen? Graag uiterlijk voor het volgende spoordebat. Dan nog heel even over het Basisnet en de rekenmethode rondom risicocontouren.

De voorzitter:

Nog één regel, alstublieft.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Kan de Staatssecretaris een ambitieuze planning meenemen in de toekomstvisie over het spoorgoederenvervoer om tot werkbare risicocontouren en rekenmodellen te komen, zodat gemeenten weten hoe ze moeten handelen?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris en de ambtenaren voor de antwoorden die we hebben gekregen.

Met betrekking tot de NABO's wil ik graag de volgende vraag stellen aan de Staatssecretaris: wil zij voordat wij het tweeminutendebat hebben haar ideeën over de huidige aanpak van de NABO's naar de Kamer sturen? Dan kunnen we die wegen en bekijken wat er nog overblijft om in het tweeminutendebat aan de orde te stellen. Is zij bereid om de Kamer inzicht te geven in het plan van aanpak van de NABO's, ook die op particulier grondgebied liggen, en om die informatie met de Kamer te delen? Kan zij toezeggen dat het juridische kader in het eerste kwartaal van volgend jaar naar de Kamer toekomt?

Dan is er een vraag blijven liggen van mij over TEN-T, de Wunderline en de Lelylijn. Die zijn nu in het aanvullende netwerk opgenomen, waar niet zo veel geld in zit. Als ze in het hoofdnetwerk worden opgenomen, zit er, omdat je die internationale verbinding maakt, veel meer geld in het vat. In dat kader is het ook relevant of het spoor tweesporig wordt of niet. Dat geldt ook voor de brug in Duitsland, de Friesenbrücke. Dus ook deze vraag zou ik graag beantwoord zien door de Staatssecretaris. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Meneer Madlener, uw minuut loopt.

De heer **Madlener** (PVV):

De PVV staat niet alleen voor de veiligheid van reizigers in de trein, maar natuurlijk ook voor de veiligheid van de trein. Dan moet ik toch verwijzen naar het stuk in de krant van de oud-inspecteur Beukenkamp gisteren. Hij zegt letterlijk dat het niet alleen onveiliger wordt door de manier waarop de NS wordt geleid, maar ook door het uitkleden van inspectiediensten. «Het toezicht is de afgelopen jaren stap voor stap uitgehold.» Daar kunnen we natuurlijk wél iets aan doen. Dat toezicht moet niet uitgehold worden, dat toezicht moet juist versterkt worden.

Dan de openbare informatie over de gevaarlijke stoffen en gevaarlijke treinen. Openbaarheid klinkt misschien leuk, maar ik denk dat er nog steeds terreur dreigt. Daarom moeten we ervoor uitkijken dat we mensen op verkeerde ideeën brengen. Die openbaarheid moet wat mij betreft dus niet heel openbaar zijn. Het moet alleen gedeeld worden tussen diensten.

Als laatste het wonen langs het spoor. Ik ben er altijd verbaasd over. In deze commissie wordt dan gevraagd om niet te dicht bij de trein te wonen, maar tegelijkertijd moeten we bouwen bij de trein. Als ik hiernaartoe rijd, zie ik ook enorme bouwplaatsen, pal langs een snelweg of een treinspoor. We hebben toch nog best wat ruimte in Nederland, dus waarom zijn we dan aan het verdichten en inbreiden? In de zaal hiernaast wordt geroepen: bouw Nederland helemaal vol op een heel compacte manier.

De voorzitter:

We houden het bij deze zaal. Dank u wel, meneer Madlener. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter, ik ga heel even kijken. Ik heb hier nog een aantal dingen opgeschreven. Er wordt ambtelijk ook nog even meegekeken of ik alles heb beantwoord.

Meneer Minhas vroeg nog naar de Spoorgoederentafel. Er is een tijdje geen voorzitter geweest. Normaal gezien zouden we sowieso twee keer per jaar afspreken. Dat zou in het najaar zijn geweest. Eigenlijk zou er vorige week een afspraak staan, maar die is naar januari verplaatst, omdat ik buitenlandse verplichtingen had of zou hebben. Normaal gesproken zitten we sowieso twee keer per jaar aan tafel. Dat gesprek staat dus ingepland. Bovendien hebben we ook nog een landelijke ov- en spoor-tafel. Die was gisteren. Daar was ook een vertegenwoordiger van de spoorgoederensector bij aanwezig. Er zijn dus wel verschillende plekken. Ik snap dat er ook behoefte is aan bestuurlijk overleg, maar de sector weet de ambtelijke organisatie over het algemeen vrij goed te vinden. De nieuwe voorzitter wensen we vanaf deze plek alvast heel veel succes. Dan de NABO's...

De voorzitter:

Meneer Minhas, we gaan niet door elkaar heen praten. Het is net een tupperwareavond. Daar doen we niet aan mee. Mevrouw de Staatssecretaris spreekt.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan NABO's op privéterreinen. Meneer Minhas vroeg nog naar reguliere beveiligde overwegen. Daar wordt al aan gewerkt via het LVO-programma. Maar ik zal nog even kijken hoe we het geld voor beveiligde overwegen, even buiten de NABO's om, zo efficiënt mogelijk in kunnen zetten. Daar had ik het net al over. Daar zal dus een voorstel voor komen. Mevrouw Van der Graaf vroeg net: kan dat nog voor het tweeminutendebat? Dat denk ik niet, maar ik ga daar wel mee aan de slag. Ik moet nu ook echt nog even die gesprekken met ProRail voeren over de vraag hoe ze dat allemaal precies kunnen prioriteren.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog naar de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Die wordt meegenomen in de brief die de Kamer in het voorjaar ontvangt.

Dan werd er een vraag gesteld over het basisnet en de risicocontouren. Dat doen we in het traject Robuust Basisnet.

Het vóór het tweeminutendebat toesturen van de aanpak van de NABO's... Was het nou mevrouw Van Ginneken die daarom vroeg of mevrouw Van der Graaf? Nee, het was toch mevrouw Van der Graaf. Precies. Ik zeg dat graag toe, maar dat wordt wel begin volgend jaar.

Dan de koppeling van de Lelylijn aan de Wunderline in dat TEN-T-programma. Dat is uiteraard een heel goed idee. In de brief die ik onlangs aan de Kamer heb gestuurd staat ook dat we daarover gaan praten. We gaan dat verder uitwerken bij het MIRT. Het is belangrijk om daar ook nog andere partijen en landen in mee te krijgen. Tijdens een bestuurlijk

overleg dat ik vorige week had in Meppel heb ik daar met de bestuurders uit het noorden van het land ook afspraken over gemaakt. Dat was een mooi moment. We hebben daarbij ook gekeken naar de ambities die het Noorden allemaal heeft. Op die dag hebben we er ook met elkaar over gesproken hoe belangrijk het is dat we gezamenlijk een plan van aanpak maken om die lobby in te zetten richting Brussel om in de kern van het TEN-T-netwerk te kunnen komen. Het is dus een work in progress. Dan heb ik nog een vraag van mevrouw Van Ginneken over Yara Sluiskil. Er wordt geschreven dat de afspraken worden geborgd in de milieuvergunning. Moet dat geen landelijke standaard worden, vraagt zij. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening en de afgifte van de vergunningen. In het geval van Yara zijn vrijwillige afspraken over de afzet van ammoniak in de vergunning opgenomen. Met de afgifte van een milieuvergunning kan de decentrale overheid dus wel een nieuwe activiteit toelaten die ook invloed heeft op het ontstaan van extra vervoer van gevaarlijke goederen. In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen wordt de veiligheid van het vervoer internationaal geborgd. Het vervoer van gevaarlijke goederen is op grond van internationale regelgeving vrij. Het is daarom niet mogelijk om standaardverplichtingen ten aanzien van het vervoer in de vergunning op te nemen. Even kijken. Heb ik de rest van de vragen gehad? Ik krijg van mijn rechterzijde geen briefjes meer doorgeschoven, voorzitter. Maar als ik de vingers aan de linkerkant zie, heb ik volgens mij nog niet alles gehad.

De heer **Alkaya** (SP):

Sorry, een heel korte vraag. Zouden wij een afschrift van het antwoord van de Staatssecretaris op de brandbrief van de burgemeesters in Brabant mogen ontvangen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zeker. Dat zeg ik graag toe.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor deze toezegging.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Het kan zijn dat ik het in alle haast even heb gemist, maar ik heb om een brief gevraagd met een uitleg over de aanpak van de hinderlijke storingen op de Corridor Zee-Zevenaar, waar alle maatregelen kennelijk geen effect hebben. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat ze mij dat per brief uitlegt? Dat is dan prima.

Staatssecretaris **Heijnen**:

ProRail neemt extra maatregelen om bij te kunnen sturen op een tijdige realisatie van de doelstellingen en het structureel borgen daarvan. Ik zal de Kamer daarover informeren in de brief over de jaarrapportage.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Allereerst heb ik de vraag hoelang de Staatssecretaris denkt nodig te hebben voor het voorstel over de NABO's. Het tweeminutendebat heeft niet direct haast, dus als dat eind januari gestuurd kan worden, kunnen we het misschien combineren.

Er is een vraag van mij blijven liggen over ProRail en de adequate risicobenadering naar aanleiding van de opmerkingen over het ongeval bij Hooghalen. Daar zou ik nog graag een antwoord op krijgen, net als op de eventuele noodzaak van tweesporigheid, ook in het kader van de internationale ambities voor de Lelylijn en de Wunderline. Daarvoor zou het juist wel van belang kunnen zijn.

De **voorzitter**:

Mogelijk moeten een paar vragen schriftelijk beantwoord worden, want om 14.00 uur begint een nieuwe vergadering. De bode heeft nog zeker tien minuten nodig. Mogelijk worden er dus vragen schriftelijk beantwoord.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik heb nog geen antwoord gehad op de vraag over de herijking van het basisnet; ik snap dat ik mijn vragen heel snel heb gesteld.

De **voorzitter**:

De heer Madlener heeft ook nog een vraag.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik wil graag dat de Staatssecretaris ingaat op de stelling van Wim Beukenkamp, de voormalig ILT-instructeur, die zegt dat het toezicht de afgelopen jaren stap voor stap is uitgehold. Is dat waar? Zo ja, wat is er dan nu nog voor toezicht aanwezig in vergelijking met bijvoorbeeld tien jaar geleden?

De **voorzitter**:

Anders moet het schriftelijk gebeuren.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik stel inderdaad voor dat ik even schriftelijk terugkom op die laatste vraag, want die is zo alomvattend dat we het niet meer in twee minuten gaan redden.

Dan nog de vraag van de heer Minhas over het toekomstbestendig maken van het Basisnet. Dat zie ik zeker voor me met Robuust Basisnet.

Mevrouw Van der Graaf vraagt om een toezegging om het een en ander nog voor het tweeminutendebat in kaart te brengen. Ik kan toezeggen dat ik het gesprek met ProRail blijf voeren in de komende heel korte tijd.

Eigenlijk was het ambtelijke advies om richting de zomer een aanpak voor de NABO's en alle andere onbeveiligde spoorwegovergangen te hebben. Zelf zou ik graag een iets grotere versnelling zien, vanwege het belang van het onderwerp. Dat wil ik ook omdat ik momenteel bekijk of er nog wat geschoven kan worden waardoor de totale veiligheid van spoorwegovergangen of onveilige situaties snel kan worden verbeterd. Dat voorstel wil ik zo snel mogelijk klaarmaken. Ik weet gewoon even niet of dat in de praktijk vóór 1 januari lukt. Dat lijkt mij snel, ook omdat we afhankelijk zijn van de bereidheid van ProRail om daar echt prioriteit op te zetten. Ik heb ze al laten weten dat ik er onwijs van baalde dat ze niet konden leveren op de NABO-aanpak. Gezien dat feit kan ik me zomaar voorstellen dat ze bereid zijn om te bekijken of ze kunnen meedenken om dat voor het tweeminutendebat in orde te maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van der Molen, tot slot. Daarna gaan we de toezeggingen voorlezen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik vraag de Staatssecretaris om nog even terug te komen op mijn verzoek om schriftelijk te reageren op de verhoging van de infraheffingen voor spoorgoederenvervoer. Kan zij die even ruim in beeld brengen voor de Kamer, ook in relatie tot het punt dat de Staatssecretaris maakte over de niveaus die in Duitsland gehanteerd worden?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, dat zeg ik graag toe.

De **voorzitter**:

Mevrouw de Staatssecretaris, we hebben één toezegging gemist aan de heer Alkaya, die ging over een brief naar aanleiding van een gesprek met burgemeesters, als ik het goed heb gehoord. Kunt u die even herhalen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er is een brief gekomen over het transport van giftige stoffen en de zorgen van een aantal burgemeesters en bestuurders daarover. Ik zal richting de bestuurders natuurlijk reageren met een brief. De heer Alkaya vroeg om een afschrift van die brief aan de Kamer te doen toekomen. Dat zeg ik graag toe.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik moet de toezeggingen gaan voorlezen, mevrouw Van der Graaf, of het moet heel dringend zijn.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik had nog een vraag gesteld naar aanleiding van Hooghalen en de tekortkomingen die de ILT...

De **voorzitter**:

Dat wordt schriftelijk gedaan. Ik had dat al voor u afgetikt.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dat vind ik ook prima, maar dan graag voor het tweeminutendebat een stand van zaken. Ik dacht overigens dat we tot 14.00 uur hadden, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dat klopt, maar nu blijkt dat hier een ander debat plaatsvindt om 14.00 uur. Dan moet onze zweetlucht hier weg zijn en moet alles schoongemaakt zijn.

Vandaar dat ik vlug de toezeggingen ga voorlezen, als u het mij toestaat. Luistert u even goed mee, mevrouw de Staatssecretaris?

- De Kamer ontvangt in het voorjaar van 2023 het onderzoeksrapport van Boston Consulting Group (BCG) over de personele situatie bij de NS.
- De Staatssecretaris zal aan de NS vragen of de NS middels een brief aan de Kamer inzicht wil geven in het waarderingsbeleid met betrekking tot het personeel.
- De Staatssecretaris zal de verslagen van haar gesprekken met de directie van de NS delen met de Kamer.
- De Staatssecretaris ontvangt in 2023 het rapport van ProRail inzake de risicobenadering bij overwegen en zal dat rapport per ommegaande aan de Kamer doen toekomen.
- De Kamer ontvangt begin 2023 een plan van aanpak met betrekking tot de NABO's. Er volgt na overleg met ProRail ook een voorstel voor de reguliere beveiligde overwegen.
- De Kamer ontvangt een afschrift van de brief die de Staatssecretaris aan de gemeenten zal sturen over giftige stoffen.

Mevrouw de Staatssecretaris, alles akkoord?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Alles akkoord, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we er een einde aan maken.

Er is een tweeminutendebat aangevraagd door de heer Minhas. Dat gaat niet voor het kerstreces plaatsvinden, dus pas ergens in januari.

Ik dank de mensen op de publieke tribune, net als de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd via het digitale kanaal. Ik dank de Staatsse-

cretaris – «ne ziëlige Krismes en «ne gooie roetsj, kan ik u alvast zeggen – en haar team. Meneer Minhas, u was heel vervelend vandaag, maar ik dank ook alle leden hartelijk! Allemaal een behouden thuiskomst!

Sluiting 13.54 uur.