

Vergaderjaar 2023–2024

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 266

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 22 maart 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 7 februari 2024 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 december 2023 inzake spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 264);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 november 2023 inzake negentiende voortgangsrapportage van het programma ERTMS (European Rail Traffic Management System) over de eerste helft van 2023 (Kamerstuk 33 652, nr. 90);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 november 2023 inzake voornemen tot onteigening van erfdienstbaarheid op niet actief beveiligde overwegen (NABO's) (Kamerstuk 29 893, nr. 263);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 januari 2024 inzake stand van zaken programma aanpak niet actief beveiligde overwegen (NABO) (Kamerstuk 29 893, nr. 265).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Grinwis
Griffier: Wiendels

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bamenga, Olger van Dijk, Grinwis, Heutink, De Hoop, Van Kent en Veltman,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.01 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Welkom bij het commissiedebat over de veiligheid op en rond het spoor. De Kamercommissie voor I&W voert dit debat met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Zij wordt ondersteund door één zichtbare ambtenaar, en nog een heel leger daarachter. Welkom allemaal. Veel sterkte en succes! En geniet er ook van, natuurlijk. Welkom ook aan alle gasten op de tribune en aan de mensen die thuis meekijken. Natuurlijk ook welkom aan mijn collega-Kamerleden. Ik noem ze voor u op, van links naar rechts: allereerst collega De Hoop namens GroenLinks-PvdA, dan de heer Heutink namens de PVV, dan mevrouw Veltman namens de VVD, dan de heer Van Kent namens de SP, dan de heer Olger van Dijk – we zeggen de voornaam erbij, omdat er heel veel Van Dijk's in de Kamer zitten – namens NSC, Nieuw Sociaal Contract, en ten slotte de heer Bamenga, namens D66. Ik ben Pieter Grinwis. Ik ben vanmiddag uw geheel onafhankelijke voorzitter. Maar als ik iets zeg met een partijpolitieke kleur, dan doe ik dat namens de ChristenUniefractie. We steken maar van wal. We hebben met elkaar vier minuten spreektijd afgesproken. Laten we daar een maximum van vier interrupties in de eerste termijn van de Kamer aan toevoegen. Ik geef, op basis van de volgorde waarop we hier zitten, als eerste het woord aan de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Spoorveiligheid is soms wat onderbelicht, maar het is wat mij betreft een cruciaal onderwerp voor ons spoorwegennetwerk. Zonder veilige infrastructuur kunnen we ons netwerk namelijk niet optimaal gebruiken. Daarmee is het van groot belang voor de bereikbaarheid van al die regio's in Nederland. Het staat voor GroenLinks-PvdA als een paal boven water dat goed en betaalbaar openbaar vervoer cruciaal is voor de mobiliteit van de toekomst. We moeten in de komende decennia dus ook fors meer investeren om meer treinen te kunnen laten rijden. Om dit te kunnen doen, is de infrastructuur van elementair belang, niet alleen voor Nederland, maar zeker ook voor het verbeteren van het internationale treinverkeer. Ik wil het vandaag over een aantal aspecten hiervan hebben.

Allereerst wil ik complimenten uitspreken voor alle mensen die bezig zijn op het spoor en die zich bezighouden met het spoor. Uit het jaarverslag van de ILT over 2022 blijkt namelijk dat het spoor in Nederland een van de meest veilige in Europa is. Dat mag af en toe wel even gezegd worden. We hebben natuurlijk ook in Nederland helaas te maken met ongelukken, waarbij af en toe zelfs slachtoffers te betreuren zijn. Daarom is het belangrijk dat er blijvend aan een nog veiliger spoor wordt gewerkt. Dat kan niet zonder de inzet van al die mensen die zich hier elke dag voor inzetten.

Ik zal een aantal zorgen langsgaan die wij als GroenLinks-Partij van de Arbeid hebben. Onlangs kwamen er berichten naar buiten over de kwetsbare spoordijken. We zijn ook bezorgd over de scheuren in de viaducten op de hsl. Veel spoordijken zijn oud en er is, mede door de gevolgen van klimaatverandering, veel inzet nodig om deze dijken de komende decennia veilig te houden én gereed te maken voor betere en

hopelijk ook snellere treinen. We zagen ook verzakkingen in Zeeland en bij Culemborg. Ik heb er vertrouwen in dat ProRail veiligheid als een absolute voorwaarde stelt voor het laten rijden van treinen. Het is echter wel zorgelijk dat we er niet van op aan kunnen dat er de komende jaren geen grote hinder voor reizigers zal ontstaan, omdat er minder treinen kunnen rijden of omdat treinen een stuk minder snel kunnen rijden, zoals op de hsl. Wat voor plan heeft het kabinet om deze problemen zo spoedig mogelijk op te lossen? Wanneer kunnen we de uitkomsten verwachten van het nadere onderzoek van ProRail? Kan de Staatssecretaris garanderen dat geld geen remmende factor zal zijn op het moment dat er, hopelijk snel, een plan van aanpak ligt om deze problemen op te lossen?

Voorzitter. Dan kom ik op het ERTMS, het Europese treinbeveiligingssysteem. We zijn het eens met het kabinet dat het systeem cruciaal is om het Europese treinverkeer te verbeteren. Maar ook hierover hebben we wel een aantal zorgen. Er ligt nu, na de voortgangsrapportage van vorig jaar, een secondopinionrapport. Dat laat een kritisch beeld zien. De kosten vallen hoger uit, zoals eerder al werd verwacht. Ook de uitrolsnelheid zal waarschijnlijk trager zijn dan eerder werd verwacht. In de brief van de Staatssecretaris staat dat er allerlei stappen worden gezet en overleggen plaatsvinden, om het systeem zo goed mogelijk uit te rollen. Dat klinkt allemaal mooi, maar het blijft nog redelijk onduidelijk wat er in de komende periode nog precies extra nodig is aan budget en inzet van het schaarse personeel om ERTMS zo goed en spoedig mogelijk te kunnen uitrollen. Uit de stukken blijkt ook dat er zorgen zijn over de lange buitendienststelling van de Hanzelijn bij de uitrol van het systeem op dat baanvak. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat hier nog eens goed naar gekeken wordt, om te voorkomen dat dit voor Midden- en Noord-Nederland belangrijke baanvak onnodig lang gestremd wordt?

Voorzitter. We zijn blij met de urgentie voor de veiligheid van overwegen en, met name, de onbewaakte NABO's. Ik herinner me uit mijn vorige Kamerperiode, met een andere demissionaire Staatssecretaris, mevrouw Van Velthoven, dat ik hierover een keer een toezegging heb gekregen. We zouden ervoor zorgen dat we zo snel mogelijk van die NABO's afkomen. Er ligt nu een heel duidelijke schets over in welke volgorde en hoe dat dan gaat. Is er daarbij ook sprake van een prioritering qua veiligheid? Dat werd mij niet helemaal duidelijk. Als dat niet het geval is, dan moet daar misschien ook nog naar gekeken worden.

Voorzitter. Mijn laatste vraag gaat over de stand van zaken van de modernisering van de Spoorwegwet. Is het advies van de Raad van State inmiddels ontvangen en is het plan nog steeds dat dit wetsvoorstel nog voor de zomer naar de Kamer komt?

Dank.

De voorzitter:

Keurig, meneer De Hoop. Geheel binnen de tijd en geen interrupties; volgens mij is iedereen het met u eens. We kunnen inderdaad bijna naar de Staatssecretaris, maar voordat we dat doen geef ik toch eerst de collega's het woord. Allereerst de heer Heutink namens de PVV-fractie.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter, dank u wel. De beste overweg is natuurlijk géén overweg. We weten allemaal dat overwegen die niet beveiligd zijn levensgevaarlijk zijn en dat we liever gister al hadden gezien dat alle niet-beveiligde overwegen waren gesloten. Het lijkt maar niet te lukken om de overwegen allemaal voor het einde van het programma op te heffen. Eind 2023, dus eind vorig jaar, hadden er al 180 overwegen gesloten moeten zijn, maar nu resteren er nog steeds 35. Dat betekent dus concreet dat er nog steeds 35 hotspots zijn waar mensen en dieren groot gevaar lopen.

Voorzitter. In de brief schetst de Staatssecretaris dat ProRail verwacht dat er in 2024 zeventien overwegen worden aangepast, zes in 2025 en vijf in

2026. Dat duurt volgens onze fractie echt veel en veel te lang. De verwachting uitspreken dat ProRail dit gaat doen is natuurlijk leuk, maar de vraag is of dit ook echt gaat gebeuren. Welke garanties heeft de Staatssecretaris gekregen van ProRail, vragen we aan haar via u, voorzitter. Zelfs met het afgeven van garanties zijn we er nog niet; eind 2028 loopt het programma af en moeten er nog steeds zeven overwegen worden gesloten. De Staatssecretaris zegt dat daar nog geen oplossing voor is. Hoe kan dat? We kunnen toch niet tegen die mensen zeggen: ja sorry, u moet uw leven nog maar even wat langer riskeren? Dat kan toch niet? En dan lezen we dat de Staatssecretaris iets slims heeft bedacht. Zij dacht: laten we dan maar wat borden gaan plaatsen. U hoort het goed. Wat borden moeten ervoor zorgen dat een onbeveiligde overweg nog tot en met 2028 kan blijven bestaan. Maar dat is nog vier jaar. En tegen de Staatssecretaris zeg ik: we moeten haast maken. En wat gaat de Staatssecretaris concreet doen om op de korte termijn een oplossing te verzinnen voor die overwegen? Want dit kan zo niet langer. Graag een reactie.

De voorzitter:

Meneer Heutink, u bent de gelukkige, want de eerste interruptie gaat geplaatst worden, namelijk door collega Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik denk dat er brede steun is voor de aanpak van onveilige overwegen, want er is ook vaak over gesproken. Tegelijkertijd zou ik er iets van nuance in willen brengen. Ik hoor de heer Heutink zeggen: de beste overweg is geen overweg. Toch zijn er ook overwegen die prima beveiligd worden en die ook zorgen voor goede verbindingen tussen regio's. Hoe kijkt de heer Heutink hiertegen aan?

De heer Heutink (PVV):

We zien nu dat we een Staatssecretaris hebben die vooral inzet op dat principe van de beste overweg is geen overweg. We lezen ook in de brief van de Staatssecretaris dat er vooral problemen zijn met onteigening. Je krijgt alleen last van onteigening op het moment dat je die overweg daadwerkelijk gaat opheffen. Ik denk ook dat het wel een goede vraag is om aan de Staatssecretaris te stellen. Zijn er nog meer mogelijkheden dan alleen het opheffen van een overweg en is beveiligen misschien een optie? Daarom wil ik ook van de Staatssecretaris horen hoe zij hiernaar kijkt.

De voorzitter:

U vervolgt.

De heer Heutink (PVV):

Dan wil ik het toch hebben over het miljardendrama dat ERTMS heet. Dit project hangt aan elkaar van tegenvallers.

De eerste tegenvaller van dit project die ik wil noemen, kostte de Nederlandse belastingbetaler op basis van het prijspeil van 2022 nu al 1,5 miljard euro méér dan begroot. Hoe voorziet de Staatssecretaris nu de toekomst? We gebruiken nu een verouderd prijspeil, wat ons niet gerust maakt op hoe dat in de toekomst eruit gaat zien.

De tweede tegenvaller die we willen noemen is de implementatie van de versie van ERTMS. Waarom implementeren we niet gezamenlijk dezelfde versie als onze buurlanden? Willen we echt miljarden gaan uitgeven aan onze treinen, om vervolgens tot de conclusie te komen dat onze treinen niet meer kunnen rijden in het buitenland? Dit is wel wat we gaan krijgen van verschillende versies die niet compatibel zijn.

En dan heb ik het nu nog niet eens gehad over de tegenvaller die we planning noemen, want ook de planning staat voor een rood sein. Dus Staatssecretaris, wanneer is het dan ook genoeg? We snappen allemaal

nut en noodzaak van ERTMS, maar we zitten echt niet op het goede spoor, iets waar meneer De Hoop net ook al aan refereerde.

Iedereen in deze commissie roept dat er meer treinen bij moeten komen, maar er komt geen extra capaciteit vrij zolang dit niet van de grond komt en dit drama zich voor onze ogen blijft voltrekken.

Dan heb ik nog één afrondend verzoek aan de Staatssecretaris. Zorg er alstublieft voor dat dit financiële drama dat ERTMS heet, geen financiële ramp gaat worden. De Staatssecretaris is ook dit in haar brief wel een beetje aan het bagatelliseren. Ze zei dat we maar door de zure appel heen moeten bijten, maar die appel is inmiddels wel door en door verrot aan het raken. Het kan zo niet langer. We kunnen dit niet meer uitleggen aan de belastingbetaler. We moeten zuinig zijn op onze belastingcenten en we moeten het kunnen verantwoorden aan de inwoners van Nederland. We verwachten dus echt concrete maatregelen. Dat is eigenlijk in aanvulling op wat meneer De Hoop zei. Wat gaat u nou concreet doen om dit te realiseren?

Voorzitter, ik rond bijna af. Ik heb hier nog één vraag over. We willen dus echt dat de Staatssecretaris komt met concrete plannen om de implementatie en de beheersing van dit project te verbeteren. Daar wil ik het bij laten.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Meneer Heutink, die laatste vraag was in blessuretijd. Dank u wel. Voordat ik het woord geef aan mevrouw Veltman is er eerst nog een interruptie van de heer De Hoop namens GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik heb toch nog een verduidelijkende vraag. Ik snap voor een deel de kritiek op het ERTMS. Dat kwam ook vanuit mijn fractie en de heer Heutink refereerde daar ook naar. Maar ik neem aan dat de PVV, de grootste partij van dit land, nog wel achter het idee van de invoering van het ERTMS in Nederland staat? Ik wil dat wel even duidelijk hebben.

De heer Heutink (PVV):

We zien allemaal dat, op het moment dat je de capaciteit van het spoor wilt vergroten en op het moment dat je daadwerkelijk de veiligheid op het spoor wilt verbeteren, ERTMS daar een optie voor is. Het is nu ook de optie waarvoor gekozen is. We zijn er geen voorstander van om al die miljarden nu weer door de plee te spoelen. Daar voelen we niks voor. Dus ja, we moeten deze weg doorzetten. We maken ons alleen grote zorgen over hoe zich dat gaat voltrekken. Als het op deze manier doorgaat, weten we niet wat de gevolgen zijn. Misschien komt er wel een parlementaire enquête; misschien krijgen we hetzelfde gedonder als met de Fyra. Dat moeten we niet willen. Daar moeten we echt voor waken, zeg ik ook richting de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Oké, dank, meneer Heutink. Het gaat deze dagen in Den Haag weleens vaker over financiële drama's. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Veltman namens de VVD-fractie.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u, voorzitter. De spoorsector is belangrijk voor Nederland, voor reizigers, voor internationale verbindingen en voor de economie. Problemen met vertragingen en storingen moeten we aanpakken en, beter nog, voorkomen. We willen een betrouwbaar spoornetwerk dat klaar is voor de toekomst. Daarvoor is veiligheid een voorwaarde.

De infrastructuur van het hoofdspoor in Nederland wordt beheerd door ProRail. In het jaarverslag van de ILT is te lezen dat hierover grote zorgen

bestaan. Er worden overtredingen en tekortkomingen geconstateerd. Als ik het lees, kan ik niet anders oordelen dan dat ProRail de basis eigenlijk niet op orde heeft. Ondertussen staat ProRail voor grote uitdagingen, zoals de invoering van het nieuwe ERTMS. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe zij aankijkt tegen de situatie bij ProRail: enerzijds is de basis niet op orde en anderzijds is er de grote opgave waar ProRail mee aan het werk moet. Verder verloopt binnenkort de veiligheidsvergunning van ProRail. De ILT is daarom bezig met audits. Ik vraag de Staatssecretaris of de Kamer op de hoogte kan worden gebracht van de uitkomsten van deze audits en hoe deze hun weerslag hebben op de vergunningverlening. Er is een second opinion uitgevoerd naar de voortgang van het ERTMS. Deze is zeer kritisch en dat is de VVD ook. De second opinion geeft aan dat er een hoger bedrag nodig is voor realisatie, 1,5 miljard hoger, en dat Nederland de implementatie van het ERTMS te optimistisch ziet. De uitrol zal langer duren. Er is kans op langdurige hinder. Er wordt onvoldoende uitvoeringsgericht gewerkt. De aanpassing van de ICT duurt langer. Er is schaarste aan personeel. De Staatssecretaris wil dit oplossen door de uitvoering in zogenaamde tranches op te delen, door te onderzoeken wat het opbrengt als de sector zich concentreert op de ingebruikname van de eerste paar baanvakken en door de voorbereiding voor de laatste baanvakken later op te pakken. Denkt de Staatssecretaris dat op deze wijze het geheel beheersbaarder wordt en dat de oplopende kosten en overige problemen in de hand gehouden kunnen worden? Is dit een herijking die fundamenteel genoeg is om de problemen het hoofd te bieden? Is deze nieuwe aanpak niet in feite een blanco cheque voor het vervolg? Ik maak me naar aanleiding van de invoering van ERTMS bovendien zorgen om de concurrentiepositie van het goederenvervoer op het spoor. De goederensector moet grote investeringen doen om in de nieuwe situatie te kunnen blijven rijden, maar ik begrijp dat dit eigenlijk niet op te brengen is en dat daarmee het spoorgoederenvervoer uit de markt wordt geprijsd. We krijgen dan een deel van de goederen niet verplaatst van de weg naar het spoor, terwijl dat beter zou zijn voor de filedruk en voor het milieu. Eén goederentrein vervoert immers een volume van 40 tot 60 vrachtwagens. De Staatssecretaris is iets meer dan een jaar geleden opgeroepen om de concurrentiepositie van het spoor te versterken. Welke acties heeft zij hiertoe uitgevoerd? Wat zijn de uitkomsten van deze acties? Over het vervoer van gevaarlijke stoffen via goederentreinen het volgende. De komende jaren zal er een toename zijn van woningbouw – dat is heel goed wat de VVD betreft, want dat is keihard nodig – ook rondom stations en langs het spoor. De gemeenten beslissen waar er exact wordt gebouwd, welke extra bouwmaatregelen worden geëist en welke veiligheidsvoorzieningen worden getroffen. Maar extra maatregelen die getroffen moeten worden, drukken zwaar op de grondexploitaties van de gemeenten, waardoor het bouwen van woningen langs het spoor veel te lang duurt of helemaal niet meer mogelijk is. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe zij in overleg is met de gemeenten en welke oplossingen zij ziet. Hoe ziet zij de mogelijkheden voor meer vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen? Hoe verloopt inmiddels de samenwerking met bijvoorbeeld Noord-Brabant, de provincie die eerder heeft aangegeven het vervoer van gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk te willen weren vanwege de externe veiligheid? Tot slot veilige spoorwegovergangen. Ondanks de ambitie om alle onbewaakte spoorwegovergangen in 2023 te sluiten blijkt dat er nog steeds een aantal open is. Op sommige locaties moet er onteigening aan te pas komen. Ik vraag de Staatssecretaris welke alternatieven er toch nog zijn, naast de bemiddelingstrajecten en onteigeningen. Kan zij concreet toezeggen dat er voor het einde van het jaar stappen worden ondernomen om alle onbewaakte spoorwegovergangen te sluiten? Ook de beveiligde spoorwegovergangen moeten we aan blijven pakken. Welke maatregelen

heeft de Staatssecretaris getroffen om ook deze overwegen veiliger te maken? Verwacht zij dat deze ambitie binnen de bestaande financiering past?

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Veltman. Uw timing was de strakste tot nu toe. Hartstikke goed. Volgens mij zijn er geen interrupties. Dan is nu het woord aan de heer Van Kent, namens de SP.

De heer Van Kent (SP):

Dank, voorzitter. In Apeldoorn is het helemaal misgegaan. Bij het vervangen van de stenen tussen de sporen is er aan- en afgevoerd naar een kleine opslagplek een stuk van het station vandaan, tegen een woonwijkje aan. Ik ben er afgelopen maandag geweest en ik ben mij kapot geschrokken. Er zijn metershoge bergen van dit spul, ballast genoemd, ongeveer tegen de tuinschuttingen van mensen aan opgeslagen. Zij zijn door een hel gegaan. Ze hebben maandenlang een gigantische hoeveelheid stof over zich heen gekregen, letterlijk en figuurlijk. Ze lieten bijvoorbeeld foto's zien van kozijnen die bezaaid zijn met stof. Ze lieten ons foto's zien van hun auto, die ook helemaal onder het stof zit dat van die bergen met stenen afkomstig is. Dat is een hele grote misser van ProRail. Dat heeft ProRail ook al duidelijk gemaakt. We hebben daar ook eerder Kamervragen over gesteld, maar dit is dus maanden aan de gang geweest.

De situatie op dit moment is dat de bewoners daar nog steeds van het kastje naar de muur worden gestuurd. Ik wil de Staatssecretaris vandaag met klem verzoeken om ProRail de opdracht te geven om passende financiële compensatie te bieden aan deze mensen. Zij hebben namelijk maandenlang niet alleen gevaarlijk stof gehapt en mogelijk kwartsstof ingeademd, maar ze hebben in die periode ook heel veel overlast ervaren qua geluid en qua stress. Het was namelijk onduidelijk wat er precies aan de hand was en hoe schadelijk het voor hen was, en ze kregen ook geen antwoorden. Ik heb een hoogzwangere vrouw gesproken die daar in die periode heel veel zorgen over heeft gehad, en ik heb ook een gezin gesproken met jonge kinderen. Kortom, er is echt onverantwoord opgetreden door ProRail en BAM, die daar voor ProRail de werkzaamheden uitvoerde. Op dit moment biedt ProRail de bewoners een buurtbarbecue aan als compensatie. Ik ben benieuwd wat de Staatssecretaris daarvan vindt. Ik wil de Staatssecretaris echt oproepen om ProRail nogmaals de opdracht te geven om ruimhartig financieel te compenseren voor de geleden schade.

Wij kregen van de bewoners ook het rapport in handen dat in opdracht van ProRail is gemaakt door PreventPartner. Er zijn monsters afgenomen en er is onderzoek gedaan naar mogelijke blootstelling. Daarbij valt op dat de ballast die die gevaarlijke kwartsstof kan bevatten of heeft bevat, al lang weg was toen de metingen werden gedaan. Ik wil de Staatssecretaris daarom vragen om met de nieuwe tijdlijn te komen en met nieuw inzicht te komen in wanneer nou welke metingen zijn gedaan. Want als ik het rapport van PreventPartner erbij pak, zie ik dat op 31 juli al de kwartshoudende ballast daar was verdwenen. Ik heb de bewoners daar nog even gebeld voor de zekerheid. Zij geven aan dat de meting, dus het afnemen van de monsters in hun woning, na 11 augustus is gedaan. Kortom, dan is het niet gek dat uit die meting blijkt dat dat kwartsstof niet is aangetroffen, want er lag nog wel tot 8 en 9 augustus ballast zonder kwarts. Graag zou ik er dus meer informatie over krijgen van de Staatssecretaris.

Dan de werknemers. We hebben van de bewoners gehoord, en daar ook meerdere foto's bij gekregen – ik laat nu wat zien – dat werknemers zonder enige vorm van bescherming aan het werk zijn op die gigantische bergen met kwartsstofhoudend materiaal. Er is ook niet gespreid. Er

waren geen mondkapjes. Kortom, die werknemer zijn daar blootgesteld aan een, na asbest, levensgevaarlijke stof, die zich blijvend in je longen vestigt en kankerverwekkend is. Dit hebben wij maandag voor het eerst gehoord. Was de Staatssecretaris hiervan op de hoogte? Ook wil ik haar met klem verzoeken om ook hierover met ProRail in gesprek te gaan om ervoor te zorgen dat dit in ieder geval nergens meer gebeurt, maar ook om met deze werknemers in contact te treden en een onderzoek te starten om te kijken wat de gevolgen voor deze werknemers op de lange termijn zouden kunnen zijn.

Tot slot wil ik de Staatssecretaris vragen of dit ook plaatsvindt op andere plekken, bij andere spoorbedrijven, zoals op gemeentelijke of provinciale spoorverbindingen die niet door ProRail worden onderhouden. Kan de Staatssecretaris de garantie geven dat er vanaf 1 januari 2025 niet meer met kwartshoudende ballast gewerkt gaat worden?

Dank u wel.

De voorzitter:

Meneer Van Kent, dank u wel. We gaan zo meteen horen of de Staatssecretaris er al van wist. Aan uw inzet en aan uw filmpje van gisteren heeft het niet gelegen. Het is daarmee namelijk heel helder op het netvlies gebracht. Er zijn geen interrupties. Dan wil ik het woord geven aan de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Het is al gezegd: het Nederlandse spoor is veilig, maar er gebeuren nog steeds ongelukken, zoals vorig jaar in Voorschoten. Elk ongeluk is er één te veel. Dat doet iets met het vertrouwen in de trein als vervoersalternatief. Waakzaamheid is dus geboden. De jaarrapportage over 2022 laat zien dat er vaker dan in 2021 een stoptonend sein is gepasseerd en dat ook vaker het gevaarpunt wordt bereikt, met een verhoogde kans op grote ongelukken.

De ILT is ook kritisch op ProRail en stelt dat er onvoldoende structurele borging van de verbeterprogramma's is. Kan de Staatssecretaris een indicatie geven of de negatieve trend in 2023 is gekeerd? En wat doet zij nou zelf, naast de ILT, om hier verandering in te krijgen? Hoe komt het dat met name dit aan de orde is bij de Havenspoorlijn? Is daar ook specifiek actie op gezet?

Voorzitter. De meeste ongevallen en slachtoffers op het spoor zijn gerelateerd aan ongelukken op overwegen. Gelukkig wordt er flinke vooruitgang geboekt met het opheffen maar ook beveiligen van gevaarlijke spoorwegovergangen. Dat zijn de twee mogelijkheden. Maar die keuze voor opheffen kan ook negatieve gevolgen hebben – daar zou ik ook aandacht voor willen vragen – bijvoorbeeld voor de regionale bereikbaarheid, maar denk ook aan wandelpaden die op deze manier worden geknipt. Worden deze aspecten voldoende meegewogen in de keuze tussen beveiligen en opheffen? En worden daar dan ook maatschappelijke organisaties bij betrokken? Graag een reactie van de Staatssecretaris. Voorzitter. Ik wil ook niet voorbijgaan aan het lastige onderwerp van suicide op het spoor, ook omdat de jaarrapportage laat zien dat er sprake is van een toename tot 210 gevallen. Ongemakkelijk om te zeggen, maar wat een enorm aantal is dit toch! Daar gaat het in de eerste plaats natuurlijk om 2010 mensenlevens, maar ik wil ook niet onbenoemd laten wat voor vreselijke ervaring dit is voor machinisten die dit overkomt – ik heb er ooit een gesproken – maar ook voor alle andere betrokken hulpverleners.

Voorzitter. Er is al een preventieaanpak, maar er is meer nodig om dit tragische maatschappelijke probleem terug te dringen. Een studie van 113 Zelfmoordpreventie in opdracht van ProRail beveelt onder andere zogenaamde sensorische stimuli aan. Denk aan schriklicht en onverwachte geluidseffecten rond risicoplekken. Is de Staatssecretaris bereid

om dit serieus te overwegen en bijvoorbeeld ook andere aanbevelingen van het onderzoek over te nemen, zoals het structureel aandacht geven in de psychologie- en artsenopleidingen aan suïcidepreventie?
Voorzitter ...

De voorzitter:

Volgens mij is dit een overgang naar een ander onderwerp. Ik heb een interruptie voor u van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik ben heel even in de war. Meneer Olger van Dijk zei net dat we aan de ene kant overwegen opheffen, en dat dat mogelijk voor problemen kan zorgen – dat deel ik met hem – en aan de andere kant overwegen beveiligen. Volgens mij zit daar nu juist de crux: als wij overwegen zouden beveiligen, dan was het volgens mij al lang en breed gerealiseerd, maar de focus ligt vooral op het opheffen en het daadwerkelijk sluiten van die overwegen. Denkt NSC dat we overwegen nu aan het beveiligen of aan het opheffen zijn? Dat is wel even een verschil. Dat wil ik graag even de wereld uit hebben.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor deze vraag om het te verduidelijken. Op zich steunen wij het beleid om de onbewaakte, gevaarlijke overgangen zoveel mogelijk terug te dringen. Die aanpak is ook succesvol. Tegelijk sta je op een gegeven moment voor de keuze om ze inderdaad op te heffen. Maar ik zou de Staatssecretaris willen vragen er alles aan te blijven doen dat beveiligen ook een optie is, een alternatief kan zijn voor opheffen, juist omdat je dan die verbindingen, ook in de regio, in stand kan houden.

De voorzitter:

Duidelijk. U vervolgt.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank. Voorzitter. Een veilige leefomgeving is ook een belangrijk aspect. Mevrouw Veltman heeft al iets gevraagd over gevaarlijke stoffen over het spoor. Daar zou ik me graag bij willen aansluiten. Zo ook bij de vragen over het alternatief voor buisleidingen, juist omdat we nu lezen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen lijkt af te nemen, maar in het kader van de energietransitie meer vervoer van ammoniak en een toename van ammoniak de verwachting kan zijn. Ziet de Staatssecretaris dat ook? Voorzitter. Dan kom ik tot slot op ERTMS. Ook daar is al veel over gezegd. Hoe voorkomen we nou dat dit grote project uit de klauwen loopt? De collega van de PVV heeft daar ook aandacht voor gevraagd. De second opinion zegt onder andere dat de planning onrealistisch is. Maar ook de kosten, 1 tot 1,5 miljard, zijn fors tot 2031. We lezen in de second opinion ook dat de Nederlandse aanpak duurder is dan die van andere landen. Kan de Staatssecretaris aangeven wat zij gaat doen om die te vergelijken en te bekijken of wij dit ERTMS-systeem misschien toch op een goedkopere manier kunnen aanleggen? Kan zij tegelijkertijd ook kijken naar de planning die al is genoemd? Hoe hangen die zaken nou met elkaar samen? In België bijvoorbeeld lijken ze al heel veel verder te zijn, maar doen ze het ook goedkoper. Dat roept toch een aantal vragen op. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Ik noem toch nog even expliciet het financieel tekort. Dat is nu 1 tot 1,5 miljard. Lijkt dat minder te worden of lijkt dat eerder meer te worden? Tot slot sluit ik me aan bij de vragen over de buitendienststelling van de Hanzelijn. Kunnen we alles op alles zetten om die tijd zo kort mogelijk te houden? Is het misschien mogelijk om de onafhankelijke adviesraad digitalisering spoor, die wordt ingesteld, hierover te laten adviseren?
Dank.

De voorzitter:

Dank, meneer Van Dijk. Dan gaan we door naar de heer Bamenga, die zal spreken namens de D66-fractie.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Het kan toch niet zo zijn dat de hogesnelheidstreinen die elders 300 kilometer per uur mogen rijden, op het stuk tussen Amsterdam en Rotterdam niet verder komen dan 120 kilometer per uur! Reizigers die fors moeten betalen voor een kaartje voor de hogesnelheidstrein, komen bedrogen uit nu de snelheid van de hogesnelheidstrein wordt verlaagd naar 120 kilometer per uur, want dat is langzamer dan de maximumsnelheid van de gemiddelde intercity. Waarom is dit alles nodig? Omdat het spoor niet veilig genoeg is voor een hoge snelheid. Reizigers lopen vertraging op en er wordt zelfs gesproken over minder treinen als gevolg van scheurtjes in bruggen en viaducten. Kan de Staatssecretaris duidelijkheid verschaffen over de vragen of er nou wel of niet minder treinen gaan rijden en hoeveel vertraging er zal optreden? Kan de Staatssecretaris garanderen dat de treinen tussen Amsterdam en Rotterdam voor het einde van dit jaar weer op volle snelheid reizigers kunnen vervoeren?

Voorzitter. We blijven nog even in Amsterdam, een van de meest dichtbevolkte stukjes van Europa. Daar rijdt een trein doorheen met licht ontvlambare vloeistoffen. Dat is niet zomaar een trein, maar een trein die 100.000 liter te veel van deze licht ontvlambare vloeistoffen bij zich heeft en waarvan de deksels bij 16 wagons niet goed vastzitten. Het klinkt als een slechte film, maar afgelopen maand was dit de werkelijkheid in Amsterdam. Als een gevaar op wielen was deze trein reeds vertrokken, met alle risico's van dien voor medewerkers van het spoor en voor omwonenden. ILT kwam er pas na het vertrek van deze trein achter dat het zeer aannemelijk was dat de trein tijdens de rit zou gaan lekken, met alle gevolgen en risico's op brand van dien. Dat is natuurlijk onacceptabel voor de medewerkers van de betreffende trein en alle omwonenden van het spoor. Welke risico's hebben omwonenden door deze trein gelopen? Hoe kan het dat een trein waar ongeveer alles aan mankeert, met alle risico's van dien, toch mag vertrekken? Wat vindt de Staatssecretaris ervan dat dit bedrijf weggomt met slechts een last onder dwangsom? Is zij het met D66 eens dat het een boete zou moeten krijgen als een trein zulke risico's veroorzaakt? Kan de Staatssecretaris toezeggen met de ILT in gesprek te gaan over de situatie en over het boetebeleid, en daarover te rapporteren aan de Kamer?

Voorzitter. De veiligheid van medewerkers op en rond het spoor, reizigers en omwonenden van het spoor valt of staat met goed toezicht. De ILT is verantwoordelijk voor het afgeven van veiligheidscertificaten en de controle daarop. Vorig jaar gaf de ILT al aan dat zij de veiligheid in de sectoren waar zij verantwoordelijk voor is, niet kan garanderen. Wat betekent dit voor de veiligheid van reizigers, medewerkers en omwonenden van het spoor? Welke risico's lopen zij nu? En heeft de Staatssecretaris reeds conclusies ontvangen van de ILT met betrekking tot het onderzoek naar onder andere de veiligheids garanties op het spoor? Voorzitter, tot slot. Onder andere in Brabant, mijn provincie, wonen veel mensen langs het spoor. Zij ervaren overlast van goederentreinen zoals slapeloze nachten of kosten voor schade aan het huis. Eerder heeft de Staatssecretaris al toegezegd dat ze gaat kijken naar mogelijke maatregelen op korte termijn. Graag hoor ik van haar wanneer we daar als Kamer over worden geïnformeerd.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, meneer Bamenga. Dat was veruit de meest beknopte bijdrage. Ik wil aan de heer De Hoop vragen om het voorzitterschap even over te nemen.

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

Dat doe ik met alle liefde en dan geef ik graag het woord aan de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank voorzitter. Ik kan me aansluiten bij een heel aantal vragen die al zijn gesteld, allereerst bij de vraag van de heer Bamenga over de hsl en de gebrekkige snelheid tussen Amsterdam en Rotterdam. Is het niet eens hoog tijd om, zolang die trein niet op een fatsoenlijke snelheid rijdt, de toeslag eraf te halen?

Over ERTMS sluit ik mij ook aan bij de gestelde vragen en over de NABO's eigenlijk ook.

Ik vraag specifiek nog even aandacht voor het traject Zwolle-Meppel, dat we binnenkort gaan aanpakken, als de Kamer tenminste het amendement aanneemt, en daar ziet het naar uit. Misschien kunnen we vooruitlopend op de volledige aanpak al maatregelen treffen om de resterende beveiligde overgangen aan te pakken. Misschien kan dat ook met de onbeveiligde overgangen, maar dat weet ik nu even niet zeker. Ik ben benieuwd. Dan heb ik een vraag over de bestaande overwegen en de verbetering daarvan. Het huidige programma om de beveiligde overwegen weg te werken, loopt af. Bestaat er een risico-inventarisatie voor de resterende beveiligde overwegen? Weet de Staatssecretaris op welke plekken het vaak misgaat, dankzij de inrichting of dankzij wangedrag? Is bekend hoeveel beveiligde overgangen zich bevinden op schoolroutes waar dagelijks veel scholieren langskomen? Zo nee, kan dat inzichtelijk worden gemaakt voor een eventuele vervolgaanpak. Dat is voor ons namelijk wel een prioritair aandachtspunt.

Over Voorschoten sluit ik mij aan bij de vragen van Olger van Dijk. Weet de Staatssecretaris overigens wanneer dat rapport opgeleverd gaat worden en welke lering ProRail zelf al heeft getrokken uit dit dodelijke ongeval?

Dan over de opstuwung van tunnels. Vorige maand werden we opgeschrikt door het bericht over de Vollenhaventunnel in de A28 als gevolg van de zeer hoge grondwaterstand. Het jaar daarvoor hadden we dezelfde situatie in de Prinses Margrietunnel in de A7, waar de paalfundering de opwaartse waterdruk niet meer kon weerstaan. Is dit funderingstype ook toegepast bij spoortunnels of is het alleen een probleem bij wegtunnels? Is het nodig de bestaande spoortunnels hierop extra te inspecteren?

Voorzitter. Dan heb ik nog een punt over schadelijke stoffen en dan ben ik er ook alweer doorheen. Eind 2022 stuurde zowel de burgemeesters van Tilburg, Den Bosch, Eindhoven, Breda als de provincie Brabant een gepeperde brief naar Den Haag, waarin zorgen werden geuit over de vele treinen met gevaarlijke stoffen die dwars door steden rijden. Tijdens een commissiedebat van de Kamer op 15 december werden al vragen gesteld over het spoorvervoer, maar volgens de burgemeesters zijn de zorgen daarna alleen maar toegenomen. Op welke wijze komt de Staatssecretaris tegemoet aan deze zorgen en welke kansen ziet zij, naast het buisleidingpunt dat door collega's werd genoemd, om ook het gebruik van de Betuweroute te stimuleren, teneinde het probleem van goederenvervoer per spoor door de steden te voorkomen? De facto sluit ik mij aan bij veel vragen die gesteld zijn door mevrouw Veltman.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Grinwis. Dan geef ik het voorzitterschap weer met liefde terug aan uw vertrouwde handen.

Voorzitter: Grinwis

De voorzitter:

Dank, collega De Hoop. Het is inmiddels 14.35 uur en wij schorsen even. Dat doen we lang genoeg om even de benen te strekken. Sterkte aan de Staatssecretaris bij de voorbereiding van haar beantwoording.

De vergadering wordt van 14.36 uur tot 14.55 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan over naar de eerste termijn van de kant van het kabinet, die wordt vertolkt door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Heijnen. Voordat de Staatssecretaris van wal steekt met haar bijdrage en de beantwoording, wil ik vragen of ze wil aangeven of ze blokjes of thema's heeft. Dan stel ik voor dat we, als de blokjes niet al te lang zijn, aan het eind van ieder blokje eventuele interrupties plaatsen. Laten we dat tot maximaal vier beperken.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. De bijdragen mochten dan misschien wat korter zijn, maar het aantal vragen was behoorlijk. Ik wil beginnen met het blokje over ERTMS, dan beschikbaarheid van het spoor, dan een blokje overwegen en dan een blokje vervoer gevaarlijke stoffen. Daarna zal ik nog ingaan op de ballast, en heb ik nog een blokje overig. Er zijn behoorlijk wat vragen gesteld over ERTMS. Dat is de nieuwe Europese standaard voor het spoorbeveiliging- en verkeersmanagement-systeem. Vooraf wil ik daarom eerst nog even ingaan op wat ik zojuist van de Kamer heb gehoord, want de vervanging van de treinbeveiliging en aanverwante systemen is uniek. Het lijkt een hele technische klus, maar het is een van de grootste veranderingen in de sector van deze tijd. Door de digitalisering van het spoor moeten alle partijen anders gaan werken en ook nauwer samenwerken. We gaan van gewone standaard bielzen naar bits en bytes. Naar een bytes-infrastructuur, zou je kunnen zeggen. Dat is een cultuuromslag, waardoor ook processen zullen veranderen. Het starten van treinen en het oplossen van storingen wordt allemaal heel anders. Het systeem zelf bestaat daarnaast uit meerdere onderdelen in de trein en op het spoor, die verbonden worden via mobiele communicatie. Dat is dus met recht een megaproject. Maar het gaat ons uiteindelijk ook veel brengen, want dankzij ERTMS kunnen er straks meer treinen over het spoor rijden, worden storingen sneller opgelost en kunnen treinen gemakkelijker de grens over. Dat zei meneer Heutink ook al. Heel Europa gaat ook over op dit systeem.

De omschakeling op ERTMS is noodzakelijk, omdat ons systeem enorm verouderd is. Het huidige systeem stamt uit de jaren vijftig en zestig. Dat is zelfs nog met Marshallhulp tot stand gekomen. Vorig jaar werd duidelijk dat het programma zoals we dat gepland hadden minstens 1 miljard euro meer gaat kosten en ook nog eens langer gaat duren. Ik wil benadrukken dat ik de zorgen daarover met de Kamer deel.

Inmiddels heeft een commissie van internationale experts een second opinion uitgevoerd op de kostenraming en aanpak. Zij zijn ook heel kritisch. Nederland schat de uitrol te optimistisch in en de aanpak is bij ons duurder dan in andere landen. Dat is een boodschap waar ik natuurlijk ook van ben geschrokken. Ik heb dan ook heel veel intern overleg over wat we kunnen leren van andere landen, en hoe nu verder. Ook de Minister is daarbij betrokken vanwege de financiële impact op het Mobiliteitsfonds. We hebben afgelopen maandag bijvoorbeeld nadrukkelijk stilgestaan bij de conclusies van de externe review en de manier waarop we op een andere manier invulling moeten gaan geven aan de aansturing van het programma.

Naast de stappen die ik in de voortgangsrapportage eerder aan de Kamer heb gemeld, wil ik hier ook benadrukken dat de aanpak continu bijsturing vereist. Ik heb de opmerkingen en suggesties van de Kamer gehoord. Ik zal die ook meenemen in het vervolg van de aanpak. Ik hoop dat de Kamer inmiddels al een beetje bezig is met het aanstellen van een nieuwe rapporteur op dit onderwerp, want het helpt natuurlijk enorm om de signalen van de Kamer aan de voorkant mee te nemen. Het is lang niet de laatste keer dat we hierover met elkaar spreken.

Ik kom tot de beantwoording van de vragen. Meneer De Hoop vroeg wat we de komende periode extra nodig hebben qua budget en de inzet van schaars personeel. Op dit moment werken we aan een nieuw plan. Daarvoor heb ik het volgende in gang gezet. In de eerste plaats wil ik een ontwikkelgerichte en lerende aanpak, dus klein beginnen en kijken waar opschaling mogelijk is. Daarbij moeten we slimme keuzes maken tussen het renoveren van bestaande systemen en het maximaal investeren in nieuwe technologie. Ik laat een adviesraad digitalisering spoor instellen. Die moet vervolgens de opvolging van de aanbevelingen gaan borgen en kennis van binnen en buiten de Nederlandse spoorsector zoveel mogelijk benutten. U zult begrijpen dat ik er erg aan hecht dat we blijven leren van de internationale experts en dat die ons scherp blijven houden. Bij dat nieuwe plan hoort een passende organisatie met voldoende personeel en voldoende budget. Het kost tijd om bij te sturen en dit goed in beeld te krijgen. Ik zal de Kamer daarvan via de voortgangsrapportage op de hoogte houden.

Meneer Heutink vroeg nog wat ik concreet ga doen om de aanpak en de beheersing te verbeteren. Zoals ik heb aangegeven wordt er hard gewerkt aan een nieuw plan om de aanpak en de beheersing te verbeteren. Met de second opinion hebben we ook goede aanknopingspunten om daaraan te werken. Ik deel met de heer Heutink dat het anders moet, maar het heeft tijd nodig. Ik wil niet over één nacht ijs gaan.

Meneer Van Dijk vroeg of in de bijstelling nog kan worden geleerd van andere landen. Ja, dat is zeker zo. Ik vind het leren van andere landen ook heel erg belangrijk. Het is ook de reden waarom ik die internationale experts heb gevraagd voor die second opinion. Ook de programmadi-rectie ERTMS heeft regelmatig contact met de programma's van andere lidstaten. Daarbij zien we wel dat elke lidstaat worstelt met de implementatie, dus er kan ook geleerd worden van elkaar.

Mevrouw Veltman vroeg: werkt een nieuwe aanpak van de uitrol van ERTMS met tranches wel? Het programma boekt wel voortgang, maar zoals ik zei, ben ik het ook wel met mevrouw Veltman eens dat het niet vanzelf goed zal komen. Om die reden heb ik in mijn brieven aangegeven hoe ik terug wil naar een maakbaar plan met een ontwikkelgerichte en lerende aanpak. Dat betekent meer focus op het hier en nu zonder de toekomstige ontwikkelingen uit het oog te verliezen. Die voorstellen worden nu uitgewerkt samen met de sector en daarbij gaan we niet over één nacht ijs. Ook met die adviesraad hopen we dus alle kennis aan boord te krijgen om een nieuwe aanpak tot een succes te maken. Dit heeft mijn volle aandacht.

Meneer Van Dijk vroeg of het tekort nog kan worden verkleind of dat er een toename wordt verwacht. Meer dan andere programma's heeft dit programma een ontwikkelkarakter. Daardoor kent het ook meer onzekerheden. Ook de looptijd tot 2050 maakt dat het nu nog heel moeilijk is om bijvoorbeeld te weten wat onvoorziene technologische ontwikkelingen gaan betekenen. Dat maakt dat het op dit moment heel moeilijk te overzien is hoe de uitrol zich tot het einde van de looptijd gaat ontwikkelen. Ik kan het dus helaas niet mooier maken dan het is. U kunt er wel van op aan dat ik me er hard voor maak dat we de juiste dingen doen. Daarom werk ik dus ook aan een plan waarbij we eerst leren om daarna op te schalen, als hopelijk de ergste kinderziektes eruit zijn.

Meneer Heutink en meneer Van Dijk vroegen ook nog wat ik ga doen om de planningsproblemen aan te pakken. Zoals ik al zei, zie ik de tegenvallers als een signaal dat we fundamenteeler moeten kijken naar de totale aanpak, omdat doorgaan op de huidige weg ook geen optie is. Om niet verder uit de planning te lopen, is het belangrijk dat we tempo houden met wat we kunnen doen en dat we tegelijkertijd ook van koers wijzigen waar dat moet. Zoals de second opinion laat zien, is het belangrijk om de scope vast te klikken en een nieuwe reële planning te maken. Het programma op koers krijgen, vraagt wel tijd. Daarover zal ik de Kamer dus periodiek informeren.

Meneer Heutink vroeg nog waarom we niet dezelfde versie implementeren als in het buitenland. ERTMS is een standaard waarin onderdelen van het systeem zijn gespecificeerd. In zoverre is het dus hetzelfde. Er zijn wel verschillen omdat elk land een andere historie heeft, dus een ander spoornetwerk met nationale kenmerken en ook nationale ambities die nogal verschillen. Het kan dus niet geheel hetzelfde zijn maar het werkt wel volgens dezelfde standaard. De programmadirectie stuurt dus ook op een goede aansluiting met het buitenland.

Meneer Van Dijk vroeg nog hoe het komt dat de Nederlandse uitrol duurder is dan die in andere landen. Het is lastig om de uitrol van ERTMS in verschillende landen te vergelijken, omdat elk land ook een eigen tempo en een eigen strategie heeft. Op hoofdlijnen zien we dat Nederland een van de meest intensief bereden netwerken van Europa heeft, met bijvoorbeeld veel overwegen en wissels op korte stukken. Om de dienstregeling op te schalen, hebben we relatief veel functionaliteiten van het systeem nodig. Bij de aanleg is ook onze inzet dat de reiziger zo weinig mogelijk hinder ervaart. Dat betekent veel werk in de nacht, of bijvoorbeeld het combineren van werkzaamheden. De secondopinioncommissie wijst ons ook op verschillen in schaalgrootte en in de wijze van contracteren. Verder heeft het programma ook nog eens te maken met algemene prijsstijgingen.

De heer Van Dijk en de heer De Hoop vroegen nog of de adviesraad kan adviseren bij het verkorten of niet onnodig lang laten duren van de buitendienststelling op de Hanzelijn. Ook de locaties van de baanvakken waarop getest gaat worden zijn onderdeel van de herijking. Dat betekent dat er wordt gekeken of het proefbedrijf nog steeds op de Hanzelijn zal zijn of ergens anders. Natuurlijk wordt daar ook over gesproken met alle relevante stakeholders. De invoering van ERTMS zal hoe dan ook gepaard gaan met hinder, maar mijn inzet is natuurlijk om die zo veel mogelijk te beperken. De adviesraad digitalisering spoor is nog in oprichting. Ik hoop daar medio dit jaar invulling aan te laten geven. Ik verwacht dat dat te laat is om nog begin dit jaar daarop advies te geven, dus ik zal de aanbevelingen die de secondopinioncommissie heeft meegegeven natuurlijk wel al meewegen.

Voorzitter. Ik heb nog twee antwoorden. Hoe ziet de toekomst van ERTMS eruit? Voor een groot deel zit die op de tribune vandaag, want er zijn een heleboel medewerkers van het team ERTMS. Ook zitten er trainees op de tribune die bezig zijn met ERTMS. Dat is mooi om te zien. ERTMS is de toekomst. Er is geen weg terug. Niet alleen in Europa, maar ook wereldwijd wordt het de nieuwe standaard. Er zal straks niet veel anders meer te koop zijn. De oude elektrotechniek zal verdwijnen en de mensen die daarmee kunnen werken worden schaarser, dus we moeten echt door. De heer Heutink vroeg of ik met concrete plannen kan komen om de beheersing van het programma te verbeteren. Ik begrijp zijn roep om concreetheid. Dat wil ik natuurlijk, maar het heeft wel tijd nodig om dit grote programma bij te sturen. Ik vind het zelf een van de lastigste dossiers die ik heb. Dit dossier is ontzettend taai en technisch. Ik zal de hele Kamer via voortgangsrapportages op de hoogte houden, zodat we daar wel over in gesprek kunnen blijven. Maar het is een taai dossier.

De voorzitter:

Dank voor de beantwoording in het eerste blokje. Ik zie de mensen op de tribune glimlachen. Volgens mij vinden zij taai en technisch vooral heel leuk. Heel veel succes daarbij. Aan een rapporteur wordt gewerkt. Die zal bij een volgende procedurevergadering officieel worden aangewezen. Ik heb een aantal interrupties staan. Was de heer Van Dijk de eerste? Nee, mevrouw Veltman was de eerste, daarna de heer Heutink, de heer De Hoop en dan de heer Van Dijk. Laten we het in die volgorde doen. Mevrouw Veltman, aan u het woord.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik had een vraag naar aanleiding van de reactie van de Staatssecretaris op de vraag van de heer Olger van Dijk over de Hanzelijn en het wel, niet of hoe gebruiken van het proefbaanvak. Als ik het goed begrepen heb, meen ik dat de Staatssecretaris zei dat zij de adviesraad daarover om advies wil vragen. Ik vraag mij af of ze daarbij de impact op en de samenhang met het goederenvervoer kan betrekken. Het gaat dan om de eventuele risico's en beperkingen die het gevolg zijn voor het goederenvervoer.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat wil ik zeker toezeggen. Dat is heel belangrijk. We zijn op dit moment echt aan het bekijken wat de slimste manier is om de proeven te gaan draaien. Wat is de beste locatie daarvoor? We willen de hinder namelijk tot een minimum beperken, maar we weten dat dit wel hinder gaat veroorzaken. Dat is natuurlijk altijd het dubbele in dit soort situaties. We zullen het spoorgoederenvervoer en de partners ook betrekken bij de discussie daarover.

De voorzitter:

Misschien om de toezegging meteen smart te noteren: wanneer komt u daarop terug? Is dat in de volgende voortgangsrapportage?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja.

De voorzitter:

Oké. Dan is het woord aan de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter, met uw goedvinden zeg ik: de mensen op de publieke tribune hebben wel het goede beroep uitgekozen, want zoals het nu gaat, hebben ze natuurlijk voor jaren werk! Dat is in ieder geval het goede nieuws hieraan. Tegelijkertijd geeft dit natuurlijk veel zorgen. We vragen om concrete maatregelen voor de beheersbaarheid. We snappen dat dit ingewikkeld is, omdat dit een groot project is dat veel geld kost. Het is ook ingewikkeld als je kijkt naar de opgave. Toch vraag ik wat de Staatssecretaris nodig heeft van ons als Kamer om dit in goede banen te kunnen leiden? Zijn er dingen die wij nog voor haar kunnen doen om haar daarbij te helpen? Want het blijft nu maar een beetje doormodderen, zo heb ik het idee. Ik snap dat de Staatssecretaris gaat zoeken naar oplossingen, maar tegelijkertijd zijn we straks wel weer een jaar verder. Ik vraag me af wat er dan wél gebeurd is. Graag krijg ik daar toch even een reactie op.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is heel belangrijk dat de Kamer bij zo'n groot project op een goede manier betrokken is, meedenkt en bepaalde signalen vertaalt, of die nou vanuit de samenleving komen, vanuit de sector of waaruit dan ook. Dan kunnen wij daar ook rekening mee houden in de vervolgaanpak. Dat is ook de reden dat we de voortgangsrapportage sturen. Dat doen we eens in het halfjaar. Daarnaast hebben we heel regelmatig debatten in de

Kamer en hebben we dus een rapporteur vanuit de Kamer zelf, die natuurlijk ook heel erg waardevol is voor ons als het gaat om het krijgen van input. Zo'n rapporteur kan natuurlijk ook tussentijds gevraagd en ongevraagd advies meegeven.

Over het algemeen is het volgende het geval. We hebben natuurlijk onze momenten waarop we hier zitten. Maar als er, ook vanuit bepaalde Kamerleden, de behoefte is om tussentijds met mij of ambtenaren van gedachten te wisselen, dan is die mogelijkheid er altijd. Dat kunnen we ook vastleggen in een verslagje of wat dan ook; dat hoeft niet achter de schermen te gebeuren. Die mogelijkheid is er altijd. Het is best pittige materie om je eigen te maken. Er zijn vaak een aantal Kamerleden die zich daar heel erg in verdiepen. Ik kan me dan ook voorstellen dat er zeker bij die groep behoefte is om iets meer verdieping te hebben, ook richting de ambtelijke organisatie, om te kijken hoe het nou precies zit. Die mogelijkheid kan ik altijd bieden.

De voorzitter:

Dank voor dat aanbod. Ik denk dat we dit meenemen in de procedurevergadering. We moeten dan misschien niet altijd letten op het aantal, namelijk vijf. Maar dat is iets voor onze procedures. Ik ga naar de heer De Hoop voor zijn interruptie.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik wil, net als mevrouw Veltman, nog even verdergaan op het punt van de Hanzelijn. Ik vond de antwoorden van de Staatssecretaris nog behoorlijk algemeen. Ze deelde de analyse dat er een grote kans is dat er een lange buitendienststelling zal zijn en zei dat ze dat verder zou willen onderzoeken. Ik zou nog een iets verdere beweging van de Staatssecretaris willen zien. Misschien kan ze een opdracht geven om te kijken hoe we dat zo veel mogelijk kunnen voorkomen. Ik doel erop dat er, los van een onderzoek, ook iets meer sturing komt om dat zo veel mogelijk te voorkomen. Ik wil voorkomen dat elke keer dat we iets aanpakken op het spoor, of het nu gaat over internationaal verkeer of over ERTMS, de consequentie is dat er dan weer een deel uit ligt. Iets meer sturing van de Staatssecretaris om dit te voorkomen zou fijn zijn.

Staatssecretaris Heijnen:

Sturing zit er zeker op. Ik probeerde net aan te geven – daar komt nog een brief over richting de Kamer – dat we ook aan het kijken zijn of de Hanzelijn de beste lijn is om de proef met ERTMS op te doen. Het lastige blijft natuurlijk: waar je het ook doet, je zult een bepaalde mate van overlast ervaren. We proberen het natuurlijk ook nog eens te koppelen aan andere werkzaamheden, en noem het allemaal maar op. Er komt nog een brief richting de Kamer, waarin we zullen aangeven: we houden nog eens alle opties tegen het licht. Dat kan ook betekenen dat de proef uiteindelijk mogelijk nog op een andere plek gaat plaatsvinden. Ik kan dat nu niet hard toezeggen. Ik hoop ook op een beetje begrip daarvoor van meneer De Hoop. Er komt wel een brief naar de Kamer over de onderzoeken die we voornemens zijn te doen in die richting.

De voorzitter:

Helder. Is er ook al een planning voor die brief? Of komt die ergens tussen nu en de zomer?

Staatssecretaris Heijnen:

Dat komt bij de volgende voortgangsrapportage. Die komt in oktober, dus in het najaar.

De voorzitter:

Helder. Dan gaan we naar Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen over ERTMS. Toch blijf ik een paar vragen hebben, ook over de vergelijking met andere landen. Ik begrijp dat Nederland een druk bereiden spoor heeft en dat werkzaamheden vooral in de nacht uitgevoerd worden. Dat begrijp ik. Ik hoor graag of de Staatssecretaris mijn beeld herkent. Veel van die dingen gebeuren ook in België en daar is het spoor ook druk bereiden. Daar zal men toch ook vooral hinder proberen te vermijden. Mijn beeld is dat men daar al veel verder is wat betreft de planning dan wij, ook als het gaat om de uitrol van ERTMS. Wij gaan in onze planning tot 2050. Ik zou daar toch ook aandacht voor willen vragen. In hoeverre kan die planning van ons misschien toch ook nog wel wat sneller?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik snap die frustratie, want die voel ik natuurlijk ook regelmatig. Wat ik heb begrepen met betrekking tot de Belgische situatie, is dat zij veel eerder begonnen zijn, omdat zij een aantal heel ernstige ongelukken hadden. Die hadden wij hier dan weer niet. Daardoor hebben ze nu een voorsprong, maar ook daar hebben ze echt wel grote uitdagingen. Ik denk zelf het volgende; maar dat is ook aan de commissie. Ik zou graag willen aanbieden om nog eens een keer een soort van verdiepingssessie te doen over ERTMS. Dit soort vragen vind ik begrijpelijk en logisch; ik heb ze zelf namelijk ook allemaal gesteld. In die verdiepingssessie kunnen we dan wat dieper ingaan op dit soort vragen en kunnen de antwoorden wat meer worden toegelicht. Dan is er iets meer beeld bij en kleuring van waarom het loopt zoals het loopt. Het voelt namelijk niet prettig. Daarnaast is het ook nog steeds zo dat ik het beeld van de Kamer en de zorgen die er bij de Kamer leven, onderschrijf. Het is namelijk echt een dossier dat vele uitdagingen kent.

De **voorzitter**:

Dat is heel duidelijk. Ik denk dat we nu door kunnen naar het tweede blokje: beschikbaarheid van het spoor.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De eerste vraag was van mevrouw Veltman. Die ging over de tekortkomingen die de ILT constateert bij ProRail. Zij vroeg hoe ik daartegen aankijk in het licht van de grote opgaven en of ik de Kamer op de hoogte kan houden van de audits rondom de veiligheidsvergunning. Uit het jaarverslag van de ILT blijkt dat het Nederlandse spoor in algemene zin veilig is. De ILT heeft wel zorgen over de beheersing van de veilige berijdbaarheid. Dat uit zich specifiek in de constatering dat de onderhoudssystematiek niet voldoende concreet meetbaar is gemaakt en dat er beperkt zicht is op de fysieke staat van de infrastructuur. Ik blijf daar dus ook over in gesprek met ProRail en de ILT. De ILT houdt mij proactief op de hoogte van de monitoring die zij doen. Tegelijkertijd kent ProRail een grote investeringsopgave. Bij de uitvoering daarvan zijn maakbaarheid en veiligheid uiteraard thema's waar ik samen met ProRail aandacht voor heb.

Ik denk dat dit toch belangrijk is. Daar kan ik misschien zo meteen nog iets over zeggen wat betreft beschikbaarheid van het spoor, ook richting de toekomst. De Minister en ik hebben natuurlijk in de afgelopen jaren flink ingezet op beheer en onderhoud van bestaand spoor in plaats van het perse willen aanleggen van nieuwe lijnen van budgetten die we hadden. Het is voor bestuurders altijd heel aantrekkelijk om geld dat gereserveerd staat voor beheer en onderhoud in te zetten voor allerlei nieuwe projecten. Dat is in het verleden ook met enige regelmaat gebeurd. We hebben echt geprobeerd om het geld dat we beschikbaar hadden voor beheer en onderhoud daar ook voor te gebruiken, juist omdat we weten dat we wat dat betreft een grote opgave hebben. Je wil onveilige situaties,

zoals verzakkingen of noem het allemaal maar op, voorkomen. We komen dadelijk nog op de hsl. Dat komt toch ook gewoon door de situatie van het spoor. Je wil dat dat gewoon op orde is. Dat heeft de reiziger ook heel hard nodig.

Ik ga door met de vragen. Mevrouw Veltman vroeg ook nog of ik de Kamer op de hoogte kan houden van de audits. Die zullen in maart gaan plaatsvinden. In mei vindt de definitieve rapportage plaats. In juni verwacht de ILT de vernieuwde veiligheidsvergunning te verlenen. De Kamer zal daarover worden geïnformeerd.

Meneer De Hoop vroeg nog welke plannen we als kabinet hebben om de problemen met betrekking tot de stabiliteit van spoordijken en scheuren zo snel mogelijk op te lossen. Dat sluit dus eigenlijk aan bij wat ik net ook al zei. We zullen de Kamer nog voor het eind van het jaar informeren over de stabiliteit van spoordijken. Dat is een onderzoek dat door ProRail wordt uitgevoerd. Uit het tussenresultaat, waarover ik de Kamer al heb geïnformeerd, blijkt dat voor een deel van de spoordijken meer onderzoek nodig is. ProRail beoordeelt de stabiliteit van die spoordijken bij het huidige gebruik van het spoor als veilig. Het onderzoek naar baanstabieliteit vindt plaats in stappen, waarbij het voorbereiden van maatregelen de laatste stap is. Ik wil die stap dus graag afwachten voordat ik uitspraken doe over de budgetten.

Dan vroegen de heer De Hoop en de heer Bamenga of ik duidelijkheid kan geven over de vraag of er nou wel of niet meer treinen gaan rijden op de hsl, de hogesnelheidslijn. Op dit moment rijdt NS een normale dienstregeling. ProRail heeft ingeschat dat het totale reistijdverlies voor de IC Direct- en IC Brusseltreinen ongeveer drie minuten is. Voor Eurostartreinen is dat ongeveer zes minuten. Daardoor zit er nu heel weinig buffer in de dienstregeling. NS kijkt dus op dit moment wel nog de impact daarvan en monitort ook de huidige dienstregeling, maar vooralsnog rijden ze een normale dienstregeling.

Meneer Bamenga vroeg ook nog of ik kan garanderen dat voor het eind van het jaar de treinen tussen Amsterdam en Rotterdam weer op volle snelheid reizigers kunnen vervoeren. ProRail is op dit moment nog aan het onderzoeken welke maatregelen er nodig zijn om de snelheid weer in stappen te verhogen. Dat verwachten ze in drie stappen te doen. Ze denken dat de snelheid op z'n vroegst richting eind 2025 weer op 300 kilometer per uur zit, maar het moet natuurlijk wel veilig kunnen. Ze koersen dus wel volop op eind 2025.

Voorzitter. Meneer Grinwis vroeg nog of de hsl-toeslag eraf gehaald kan worden. De reden voor de hsl-toeslag is dat de reiziger vrijwillig betaald voor een snellere verbinding tussen Schiphol en Rotterdam. Ik heb begrepen dat de reistijd op dit traject over de hsl nu wel korter is dan die over het reguliere spoor. Ik kan de hsl-toeslag niet zomaar afschaffen, omdat dat ook financiële gevolgen heeft. Dat zou dan dus op een andere manier gecompenseerd moeten worden. Daar heb ik geen geld voor. Ik hoorde net al wat opmerkingen over allerlei financiële uitdagingen waar we voor staan, dus ik zou dat nu niet durven.

Meneer Grinwis vroeg nog of het funderingstype van de Prinses Margriet-tunnel en de Vollenhoventunnel ook is toegepast bij spoortunnels. Dat is bij één andere spoortunnel het geval. Dat is de Hemspoortunnel.

Dan hebben we nog een vraag van de heer Grinwis. Hij vroeg of het nodig is om bestaande spoortunnels extra te inspecteren. Naar aanleiding van de problemen met de Prinses Margriet-tunnel en de Vollenhoventunnel is het inderdaad nodig om de Hemspoortunnel extra te inspecteren. ProRail is door Rijkswaterstaat geïnformeerd nadat er problemen waren geconstateerd bij de Prinses Margriet-tunnel. Sindsdien monitort ProRail ook de situatie bij de Hemspoortunnel, waardoor het ontstaan van vervormingen vroegtijdig kan worden geconstateerd.

Dat is het einde van dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Helder. Ik zie alleen dat collega Veltman een vraag heeft.

Mevrouw Veltman (VVD):

Bedankt voor de antwoorden. Ik heb een vervolgvraag over de constatering van ILT over ProRail. De ILT zegt danige tekortkomingen te zien en de situatie dat ProRail blijkbaar niet altijd binnen de wet kan functioneren; daarop wordt opgetreden. De Staatssecretaris zegt dat de zorgen vooral gaan over veilige bereikbaarheid. Dat is precies waar we het hier nu vandaag over hebben. Dan heb ik toch nog de volgende vraag, want ik heb het antwoord niet echt gehoord: hoe kunnen we ervan uitgaan dat ProRail, waarbij dit soort tekortkomingen worden geconstateerd, ook al die complexe, nieuwe uitdagingen waar we nu voor staan, aankan? Ik kan dat zelf nog een beetje moeilijk met elkaar rijmen. Ik maak me daar zorgen over en wil vragen of de Staatssecretaris daar nog even op kan reflecteren.

Staatssecretaris Heijnen:

ILT is echt aangesteld om dit in de gaten te houden. Ik heb natuurlijk regelmatig gesprekken met de directie van ProRail, maar het is echt aan ILT om te kijken hoe ze omgaat met het toezicht en de handhaving op ProRail.

De voorzitter:

Helder. Nee? Oké. Volgens mij zijn er geen ...

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik wilde zeggen dat het niet helder is.

De voorzitter:

O, is het niet helder?

Mevrouw Veltman (VVD):

Mag ik een vervolgvraag stellen, voorzitter?

De voorzitter:

Ja, ik stel voor dat u de vraag verder aanscherpt. Dan geven we de Staatssecretaris het woord. Daarna heeft de heer Bamenga nog een interruptie, maar eerst is mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Mijn punt is als volgt. Ik snap dat het toezicht en de handhaving bij ILT liggen. Alleen hoop ik dat de Staatssecretaris als zij ziet dat het daar niet goed loopt, haar rol pakt om daar ook zelf een oordeel over te hebben. Ik stel de vraag. Er liggen enorme uitdagingen. Gaat het lukken met ProRail zoals dat er nu is? Hoe moet ik dat zien? Het is namelijk toch echt voornamelijk ProRail die hier aan de bak moet en al z'n mensen moet inzetten, met een tekort aan personeel en alles wat daarbij komt kijken. Dat is mijn vraag.

Staatssecretaris Heijnen:

ProRail gaat uiteindelijk over de eigen bedrijfsvoering en de eigen keuzes die er gemaakt worden. Voordat het kabinet viel, waren we natuurlijk nog bezig met de zbo-vorming van ProRail. Dat had er ook mee te maken dat we van oudsher zeiden: is het niet goed om als overheid toch iets meer aangehaakt te zijn dan we op dit moment zijn? Maar ProRail blijft ook in het voorstel dat ik laatst naar de Kamer heb gestuurd – ik weet niet of het inmiddels al controversieel is verklaard; ik geloof het wel – een zelfstandig bedrijf dat eigen afwegingen mag maken in de manier waarop het prioriteert. Maar uiteraard bespreek ik alles wat te maken heeft met de

onderwerpen die hier in deze commissie besproken worden, ook met de directeur van ProRail, en anders doet mijn secretaris-generaal dat vanuit zijn rol als aandeelhouder. Er zijn dus echt wel manieren om daarover in gesprek te gaan, maar het is ook zo dat dit echt een verantwoordelijkheid is van ProRail zelf. We gaan niet over alles in dit huis. Daar wil ik iedereen toch wel eventjes op attent maken.

De voorzitter:

Dat is helder. Hiermee wordt een heel nieuw hoofdstuk opengetrokken, namelijk de aansturing van ProRail. Daar mogen we het voorlopig niet over hebben, begreep ik. Dan gaan we naar de heer Bamenga van D66.

De heer Bamenga (D66):

Gezien mijn vraag hoop ik in ieder geval dat wij daar wel iets over te zeggen hebben. Als ik de Staatssecretaris goed begrijp, lijkt het erop dat die hogesnelheidstreinen pas eind 2025 zijn opgelost omdat ze nu bezig zijn met een onderzoek. Ik vraag me daarbij wel het volgende af. Tot die periode betalen mensen nog wel steeds een toelage voor een dienst die niet geleverd wordt. Begrijp ik dat goed? Wat vindt de Staatssecretaris daarvan?

De voorzitter:

De heer Bamenga stelt meteen ook mijn vraag, dus bij dezen: twee voor de prijs van een.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik had al zo'n vermoeden, voorzitter, dus u heeft 'm gratis gekregen. Kijk, het klopt dat het het streven van ProRail is om het eind 2025 opgelost te hebben, maar het moet wel veilig kunnen. Het gaat ook stapsgewijs, dus het zou steeds iets sneller moeten gaan in de tussentijd. Het klopt ook dat iedereen blijft betalen. Ik heb daar geen oplossing voor omdat ik daar simpelweg de middelen niet voor heb op dit moment. Dat dit oneerlijk voelt, begrijp ik natuurlijk zeer zeker.

De voorzitter:

Dan gaan we verder naar het blokje over de overwegen.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Mevrouw Veltman vroeg hoe ik invulling ga geven aan de verdere verbetering van beveiligde en onbeveiligde overwegen. Ik heb vorig jaar in mei een plan van aanpak gedeeld met de Kamer, waarin ik een risicogestuurde vervolgaanpak presenteerde. Die vervolgaanpak geldt voor zowel beveiligde als onbeveiligde overwegen op het reizigersnet en op het goederennet. Die aanpak vervangt de huidige overwegprogramma's die in de komende jaren worden afgerond en waarvoor de middelen praktisch volledig benut zijn. Voor een langere voortzetting van de vervolgaanpak is natuurlijk ook geld nodig. Het is niet meer aan mij, maar aan een volgend kabinet om daarmee te komen.

De heer Grinwis vroeg nog of er een risico-inventarisatie voor de resterende beveiligde overwegen bestaat en of ik weet hoe vaak het misgaat. Ja, ProRail houdt de risico's, ongevallen en bijna-ongevallen op overwegen scherp in de gaten. Zij hebben ook in mijn opdracht het Nederlands Overwegen Risico-Model ontwikkeld. Daarmee kunnen ze voor overwegen goed onderbouwde risicobeoordelingen uitvoeren. In die beoordeling worden veel aspecten meegenomen, bijvoorbeeld de ligging van de overweg, de verkeersstromen, maar ook de ongevalsdata.

Gecombineerd met de vakkennis van de ProRail-experts geeft dat een beeld van de overwegen met de grootste risico's.

De heer Grinwis vroeg ook hoeveel beveiligde overwegen zich bevinden op schoolroutes. Ook ik vind het natuurlijk heel belangrijk dat scholieren

veilig naar school en naar huis kunnen fietsen of wandelen, ook als ze een overweg moeten oversteken. ProRail geeft aan dat scholieren en jongeren niet vaker betrokken zijn bij overwegincidenten dan andere leeftijdsgroepen. Dat is misschien een geruststelling. Wel houdt ProRail bij hoeveel overwegen zich in de nabijheid van scholen bevinden omdat daar een grotere stroom van fietsers en voetgangers verwacht kan worden. Bij 25 overwegen is sprake van een school in de directe nabijheid en dat wordt ook meegenomen in de risicobeoordeling van die overwegen. De heer Van Dijk vroeg of bij het opheffen van overwegen wordt meegenomen wat de gevolgen zijn voor de regionale bereikbaarheid, ook bijvoorbeeld met het oog op wandelpaden, en welke maatschappelijke organisaties daarbij worden betrokken. Bij elke aanpak van een overweg wordt er een afweging gemaakt welke maatregel het meest passend is en wat de effecten op de bereikbaarheid zijn. Bij openbare overwegen worden gemeenten en provincies betrokken bij de oplossing, omdat zij ook vaak de wegbeheerder zijn en dus ook delen in de verantwoordelijkheid voor de overwegbeveiliging. Als er sprake is van het voornemen om een overweg op te heffen, wordt er ook gekeken naar wat de impact is op de recreatieve wandelroutes. Bij die overwegen vraagt ProRail bijvoorbeeld advies aan de Adviesgroep Infrastructuur en Recreatie. Daar zijn de ANWB, de Fietsersbond, het Fietsplatform, NOC*NSF en Wandelnet bij aangesloten.

Meneer Heutink en mevrouw Veltman hadden nog de vraag of er nog alternatieven zijn voor het onteigenen van NABO's. Het onteigenen van een erfdienstbaarheid bij onbeveiligde overwegen is natuurlijk wel echt een heel stevig middel. Ik wil opmerken dat bij dit kleine aantal locaties de afgelopen jaren helaas geen oplossing is gevonden voor zeer reële veiligheidsrisico's. Soms blijkt dat er, ondanks intensieve gesprekken, geen realistische en doelmatige oplossing is waar de rechthebbende mee akkoord gaat. We blijven bij zo'n onteigeningstraject goed in gesprek om tot minnelijke oplossingen te komen. Daarvoor hebben we een hele nauwe samenwerking met onze landelijk bemiddelaar overwegen, Helma Lodders. Haar inzet wordt door de meeste partijen als heel prettig ervaren. Ze doet het heel goed. Van de meeste plekken waar we echt in een conflictsituatie zitten is wel nog steeds zicht op het bereiken van een minnelijke oplossing. Het zou echt heel erg fijn zijn als we dat kunnen bereiken.

Er moet me toch nog even iets van het hart als het gaat over die NABO's. Toen ik hier kwam, was een van de dingen die ik heel graag wilde doen binnen mijn periode alle NABO's sluiten. Nu is mijn periode iets korter geweest dan de bedoeling was; het frustriert mij natuurlijk ook dat niet alle NABO's in mijn periode gesloten zullen worden. Er is wel ontzettend veel werk verzet. Je ziet dat er van de 180 NABO's die we hebben aangepakt, nu nog maar een beperkt deel over is. Dat betekent dat de gemakkelijke gevallen allemaal al opgelost zijn en de ingewikkelde, taaie gevallen nu nog overblijven. Daarom is het heel belangrijk dat we met zo'n landelijk bemiddelaar werken en dat we samen met lokale overheden op zoek gaan naar oplossingen. In sommige gevallen liggen NABO's bijvoorbeeld op privéterrein en in sommige gevallen liggen ze op de openbare weg en willen omwonenden, bewoners, niet. Dan heb je ook nog dat gemeenteraden of lokale besturen er iets van vinden.

We hebben echt al heel mooie oplossingen. Ik ben een tijdje geleden in de gemeente Lochem geweest, waar een voetgangerstunnel onder het spoor is aangelegd. Die zorgt nu ineens voor veel meer veiligheid. Het viel mij op hoe dit leefde bij de mensen die daar in de buurt wonen. Je komt weleens bij dit soort festiviteiten en dan staan er twee man en een paardenkop, maar hier stonden echt ontzettend veel mensen; de familie van een Amerikaanse soldaat die op die plek gesneuveld was, was zelfs ingevlogen. Je ziet dat dit soort verbanden voor veel omwonenden vaak heel belangrijk zijn. Daar moeten we dus goed rekening mee houden. Dat

is waarom zorgvuldigheid een belangrijk goed is. Natuurlijk proberen we wel om de snelheid er zo veel mogelijk in te houden, want we willen dat die situaties zo veilig mogelijk worden.

De heer De Hoop vroeg of prioritering nog mogelijk is. Voor de prioritering geldt dat er voor de meeste van de niet actief beveiligde overwegen al overeenkomsten zijn gesloten, maar dat er voor de werkzaamheden moet worden gewacht op bijvoorbeeld een treinvrije periode of het definitieve planontwerp. Ik heb ProRail natuurlijk ook zelf steeds hierover bevraagd, want we hebben er nog 35 die we graag opgeruimd willen zien. Ik vraag ProRail ook steeds of ze niet extra kunnen versnellen, maar zij zien geen praktische mogelijkheden om er een extra versnelling in aan te brengen. Wel weten ze dat dit mijn aandacht heeft en dat ik ze daar ook op zal blijven bevragen zolang ik er zit. Ik weet ook dat dit een belangrijke wens van de Kamer is. Dat is voor mij natuurlijk extra motivatie om erop aan te dringen.

De heer Heutink vroeg welke garanties door ProRail zijn afgegeven voor de planning van de nog resterende NABO's. Die vraag krijgt hetzelfde antwoord als ik gaf op de vorige vraag.

Meneer Heutink vroeg ook naar zeven overwegen die nog gesloten moeten worden waar onteigening speelt. Zoals ik al zei, heb ik ProRail opdracht gegeven om waar het de acht NABO's betreft waar ProRail ondanks intensieve gesprekken nog geen realistische oplossing overeen is gekomen met rechthebbenden, tijdens een onteigeningstraject goed in gesprek te blijven, om zo toch tot een minnelijke oplossing te komen. Daarvoor wordt Helma Ladders ingezet. Zij is spoorwegbemiddelaar. Dan ligt er nog een laatste vraag, van de heer Grinwis. Hij vroeg naar de planstudie en de verkenning voor de corridor Zwolle-Meppel. Welke overwegmaatregelen zijn daar al te nemen? De wens om snel maatregelen te kunnen treffen is helder, maar het is zaak dat wel eerst de doelmatigheid en de effectiviteit van de maatregelen worden vastgesteld voordat ze worden gerealiseerd. Ik heb ProRail gevraagd om in de bredere verkenning ook te bezien welke maatregelen al op korte termijn genomen kunnen worden. De resultaten daarvan zijn rond de zomer bekend. Dat maakt besluitvorming richting het einde van dit jaar al mogelijk.

In het algemeen zijn er rondom overwegen in ieder geval wel opties die relatief snel en eenvoudig kunnen worden uitgevoerd zoals slim camera-toezicht, flitscamera's en verhoogde middenbermen tegen gevaarlijk slalomgedrag.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Helder. Dank voor de antwoorden in dit derde blokje, over overwegen. Ik zag een vraag van de heer Heutink. Ik weet niet of er ook andere collega's zijn die een interruptie hebben. Nee? Dan is het woord aan u, meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat de focus van het sluiten van de NABO ziet op het onteigenen, dus het daadwerkelijk verwijderen van die overweg. Die ambitie onderschrijven wij. Maar als we tot de conclusie komen dat dit voor toch een significant aantal overwegen moeilijk of ingewikkeld wordt, kunnen we wel in gesprek blijven met omwonenden die een belang hebben in die grond, maar dan lopen we op een gegeven moment toch tegen een muur aan. Dan kunnen we borden gaan plaatsen, dan kunnen we camera's gaan plaatsen, maar volgens mij moeten we dan breder gaan kijken en tot de conclusie komen dat opheffen misschien niet mogelijk is, maar beveiligen wel. Maar daar hoor ik de Staatssecretaris niet over. Want volgens mij: als we gaan beveiligen ... Beveiligen is namelijk hetzelfde als opheffen. Dan is het geen NABO meer, maar een actief beveiligde overweg. Dus ik ben toch wel heel erg benieuwd hoe de

Staatssecretaris daarnaar kijkt en hoeveel ruimte zij in haar aanpak ziet om het als een serieuze optie mee te nemen.

De voorzitter:

Kan de Staatssecretaris dat verhelderen?

Staatssecretaris Heijnen:

Natuurlijk zetten wij in op verschillende opties. We hebben verschillende opties. Zo is beveiligen een optie en is ondertunnelen een optie. De laatste remedie is dan het weghalen. We kijken daarbij ook altijd naar proportionaliteit. In het geval van Lochem zou je kunnen zeggen «we beveiligen dat», maar dat is dan ook weer niet wenselijk. En dan is het dus slimmer om een tunneltje aan te leggen. Maar beveiligen kost ook weer geld, hè. Dat alleen al kost een miljoen en dan hebben we het nog helemaal niet over wat een tunnel kost.

In het geval van Lochem is het een logische keuze, want mensen maken er daar gebruik van. Er gaan zelfs paarden door die tunnel, want het is een bosrijke plek. Maar in sommige gevallen liggen NABO's op particuliere terreinen en dan komen er alleen maar mensen die daar wat te zoeken hebben. En toch vragen eigenaren van zo'n terrein soms om een tunnel aan te leggen. Je moet je dan afvragen of het wel of niet proportioneel is. Dat zijn de vragen die we ons telkens stellen, maar we kijken dus altijd heel erg goed, zeker als het in een openbare ruimte ligt, naar nut en noodzaak. Kunnen we het bijvoorbeeld op een andere manier doen dan door te sluiten? Soms kan je bijvoorbeeld een overweg op een iets andere plek leggen. Als je de overweg dan iets verplaatst, is het veiliger, kun je het beter beveiligen, of noem het allemaal maar op. We zijn dus zeker niet heel rigide en we zijn zeker ook niet alleen maar bezig om te sluiten om het sluiten.

De voorzitter:

Dank. Voordat we ons spoeden naar de gevaarlijke stoffen nog één vraag van Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik heb hiernaar gevraagd in eerste termijn en dit antwoord roept bij mij toch nog wel een vraag op over het afwegingskader. Wat is nou het uitgangspunt bij die onbewaakte overgangen? Proberen we vooral te beveiligen – dat kan dus op verschillende manieren – of is opheffen inderdaad toch wel het uitgangspunt? Of speelt hier soms een financiële overweging? Ik hoorde de Staatssecretaris net namelijk zeggen dat 1 miljoen per beveiliging al aanzienlijk is en dat de kosten voor een tunnel nog veel hoger liggen. In hoeverre zijn financiële overwegingen dan doorslaggevend? Ik zou toch willen pleiten voor een bredere afweging en om daarbij brede welvaartsaspecten te betrekken.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat doen we ook echt. We kijken naar de proportionaliteit, maar ... Ik had het er net over dat de beveiliging een miljoen kost per overweg. Als je het hebt over ondertunneling, dan moet je al snel denken aan zo'n 10 miljoen. We hebben wel wat budget, maar dat budget is niet onuitputtelijk. Dat betekent dus dat we toch steeds zullen moeten kijken naar de proportionaliteit van de maatregel die we nemen.

De voorzitter:

Dit wordt natuurlijk wel een gevaarlijk aantal interrupties voordat we naar de gevaarlijke stoffen gaan, maar vooruit meneer Heutink!

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter, het was natuurlijk wel het laatste onderdeel van mijn inbreng. Ik heb op het blokje gevaarlijke stoffen geen interrupties en ik denk dat ik u daar dan weer blij mee maak.

Toch even de financiën. De Staatssecretaris zegt dat er wel budget is, maar dat dat niet onuitputtelijk is. Dat begrijp ik, maar tegelijkertijd lees ik in de brief van de Staatssecretaris dat er voor een groot aantal overwegen tot aan 2026 gewoon een oplossing gevonden gaat worden. Ik kan me voorstellen dat daarvoor inmiddels ook budget gereserveerd is. Zit het probleem bij die acht overwegen, waarvoor nog geen oplossing gevonden is, dan ook in het geld? Of is daar al budget voor? Ik heb geen beeld bij hoe het bij die laatste acht op dit moment financieel in elkaar zit.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Wij moeten in totaal nog 35 plekken aanpakken en daarvoor heb ik op dit moment een budget van 25 miljoen euro. Als je het bijvoorbeeld hebt over proportionaliteit, moet je je afvragen of je wel een tunnel wilt aanleggen op een particulier terrein, waar dan later af en toe een wandelaar door dat tunneltje op eigen veld loopt. Ik denk dus wel dat het belangrijk is om steeds te kijken hoe we om moeten gaan met de mogelijkheden en de middelen die we hebben.

In een ideale situatie zou je natuurlijk altijd de goede overgangen behouden, omdat dat vaak ook de mobiliteit van mensen voor een heel groot deel vergroot. Maar in sommige gevallen is de impact zo minimaal dat je je moet afvragen of je daar wel gemeenschapsgeld aan uit wilt geven. Dat is namelijk wel wat we hier met elkaar aan het doen zijn. Nou, dat is niet in alle gevallen zo, en dan kom je dus ook in wat lastigere situaties terecht.

De **voorzitter**:

Dan gaan we over naar het vierde blokje, de gevaarlijke stoffen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Meneer Bamenga vroeg welke risico's omwonenden hebben gelopen door de situatie met de trein, die de afgelopen week in het nieuws was. Ik heb daar gisteren nog een antwoord over naar de Kamer gestuurd die wat meer in detail ingaat op de vragen die er zijn. De trein is niet door dichtbevolkt gebied gereden en de omwonenden hebben dus geen direct gevaar gelopen. Ik vind het goed dat er via toezicht en handhaving direct door de ILT is gehandeld toen de trein nog op het spoor stond bij Amsterdam-Houtrakpolder. Daardoor zijn wel de mogelijke risico's tijdens het geplande transport door onder meer dichtbevolkt gebied in Nederland voorkomen. Natuurlijk schrik ik ook als ik hoor dat zo'n trein überhaupt vertrekt, want dat zou je nooit moeten willen. Maar ik ben wel heel blij met het feit dat het toezicht zo goed functioneert, ook in dit geval.

Meneer Bamenga vroeg ook nog hoe het kan dat een trein, waar zo ongeveer alles aan mankeert, toch mag vertrekken. Het is gewoon onacceptabel dat de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen niet zijn nageleefd. Dat ben ik helemaal met hem eens. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden in Nederland hele strenge regels. Elke partij heeft daar ook zijn verantwoordelijkheid in. In dit geval was het aan de vuller van de wagens om het goed te controleren. De ILT houdt toezicht en heeft bij de controle de situatie opgemerkt. Er is direct onderzoek gedaan en de trein is onder begeleiding teruggegaan naar de vuller.

Wat vind ik ervan dat zo'n bedrijf weggkomt met een last onder dwangsom? Het is aan het OM en niet aan mij om te beslissen over de eventuele boete. Ik zal mijn persoonlijke beleidsopvatting daar maar niet bij betrekken. Het is in elk geval overgedragen aan het Openbaar Ministerie.

Meneer Bamenga vroeg ook nog of ik kan toezeggen in gesprek te gaan met de ILT over de situatie en het boetebeleid. Zoals gezegd ben ik heel erg blij dat de ILT heeft opgetreden. Op grond van het door de ILT opgemaakte proces-verbaal beslist het OM over het eventueel opleggen van een boete. Die bevoegdheden zijn om goede redenen ook bij verschillende partijen belegd. Het is dus ook niet aan mij om me te mengen in dat boetebeleid.

De heer Bamenga vroeg ook nog wat de signaalrapportage van de ILT over certificeringsstelsels voor de veiligheid van reizigers, medewerkers en omwonenden van het spoor betekent en welke risico's ze nou lopen. De ILT stelt in de tussenrapportage over inzicht in en toezicht op certificering vraagtekens bij het naar behoren functioneren van onder andere het certificeringsstelsel. Het gaat om de uitwisseling van informatie, om duidelijkheid van rollen en taken, om verantwoordelijkheden en om het toezicht op de conformiteitsbeoordelingsinstanties. Dat is inderdaad een goed scrabblewoord, voorzitter. De inspectie kan niet direct nalatigheid of maatschappelijke schade vaststellen, dus ziet de ILT op basis van geregistreerde incidenten ook niet meteen reden om grote vraagtekens te stellen bij de veiligheid op het totale spoor.

Meneer Bamenga vroeg ook nog of ik de conclusies van de ILT al heb ontvangen over het onderzoek naar de veiligheidsgaranties. De ILT werkt samen met het ministerie aan actieplannen voor verbetering van de verschillende certificeringsstelsels. Op 14 december van het afgelopen jaar is de laatste stand van zaken, onder andere over het Stelsel Spoor, per brief met de Kamer gedeeld.

Meneer Van Dijk vroeg nog hoe het staat met de bestuurlijke gesprekken en wanneer het robuuste basisnet te verwachten is. Ik ben eigenlijk altijd met decentrale bestuurders in overleg over het basisnet en het robuuste basisnet. Die gesprekken vinden plaats in de Stuurgroep Basisnet maar ook aan andere tafels, zoals het MIRT. Ik sta open om aanvullend daarop gesprekken te hebben met bestuurders langs de Brabantroute en de Bentheimroute die daar behoefte aan hebben. Ik merk ook dat daar behoefte aan is. Ik streef er dus ook naar om nog in 2024 het robuuste basisnet uitgewerkt te hebben en wil dat, als dat kan, ook met zo veel mogelijk draagvlak van die lokale overheden realiseren. De evaluatie van het basisnet die ik in oktober stuurde, maakt ook echt wel duidelijk dat het huidige systeem niet werkt. Met het huidige systeem doorgaan, kan dus in elk geval niet. Ik heb afspraken gemaakt met Brabant, ook voor verdiepende gesprekken hierover.

De heer Grinwis vroeg nog hoe ik Brabantse gemeentes gerust ga stellen over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik begrijp de zorgen van de burgemeesters langs de Brabantroute. Het is natuurlijk een lastig dilemma. We willen enerzijds graag meer goederen per spoor vervoeren. We hoorden net ook weer dat een goederentrein tientallen vrachtwagens van de weg afhaalt, die ook druk bereden is. Het is heel duurzaam en het is heel veilig. Anderzijds willen we ook graag in de buurt van spoorknoppunten en stations wonen. Ik ben al een paar jaar in gesprek met de regionale bestuurders over dat dilemma, om te komen tot een robuust basisnet. Dat is geen eenvoudige opgave. Ik verwacht dat het volgende kabinet de knoop zal doorhakken over hoe dat robuuste basisnet eruit gaat zien.

Persoonlijk denk ik wel dat de lokale bestuurders – dat merk ik heel erg als ik met ze spreek – eigenlijk ook wel weten dat het een relatief veilige manier vervoer is. Wat als het ooit een keer misgaat, dat is natuurlijk de grootste zorg. En bij wie ligt dan – nou komt het – de eindverantwoordelijkheid? Ik heb zelf af en toe nagedacht over wat er nou zou gebeuren als die eindverantwoordelijkheid bij de Staatssecretaris zou komen te liggen in plaats van bij de lokale bestuurders. Zou er dan misschien iets meer ruimte ontstaan voor die lokale bestuurder om, natuurlijk binnen de veiligheidskaders, iets meer comfort te voelen? Ik denk dat daar een

belangrijke sleutel zou kunnen liggen richting de toekomst. Dat is wellicht iets om te overwegen.

Dat is echt een beetje zoals ik nu naar de discussie kijk. We moeten die wel echt blijven voeren op basis van feiten, want het beeld dat af en toe wordt neergezet is wel erg somber en het is een zeer veilige manier van vervoer. Laten we ons niks wijs laten maken. Als er een vrachtwagen door een woonwijk rijdt met gevaarlijke stoffen, dan is dat nog steeds minder veilig dan wanneer je gevaarlijke stoffen per trein vervoert. Die stoffen zitten heel goed ingepakt. Dus zelfs als er iets met zo'n trein gebeurt, dan is het nog maar de vraag of die gevaarlijke stoffen een kans krijgen. Ik snap het ongemak en dat voel ik zelf ook, maar ik zie ook dat mensen heel graag heel dicht in de buurt van spooromgevingen willen wonen, dat de wegen overbelast zijn en dat we de beweging willen maken naar vervoer over spoor en water. Het blijft een lastige puzzel, maar ik denk dat er best nog wat opties te bedenken zijn richting de toekomst.

Het is misschien ook nog goed om te vermelden dat ik de heer Remkes heb gevraagd om met alle betrokken partners in die hele keten van het spoorgoederenvervoer en het goederenvervoer samen te gaan zitten om te kijken hoe we hier op een goede manier uit kunnen komen. Want er zijn ook veel omwonenden langs sporen die zich niet alleen maar zorgen maken over de veiligheid, maar ook over overlast. Die neemt toe op sommige plekken. Zeker de Brabantroute krijgt het echt wat zwaarder de komende jaren, omdat andere routes uitvallen. Het is echt niet zo dat omwonenden als ik met ze spreek zeggen «het mag allemaal niet door mijn achtertuin en de overlast moet tot nul beperkt worden», maar ze willen wel dat die binnen de perken blijft. Hoe gaan we daar nou goede en slimme oplossingen voor verzinnen met elkaar en hoe zorgen we ervoor dat we dat spoorgoederenvervoer gaande houden in Nederland? Want dat is wel heel belangrijk. Al die belangen, al die belanghebbenden, komen dus bij elkaar in die commissie onder leiding van Remkes en die gaat binnenkort adviseren aan mij en aan ons over hoe we nu verder moeten met het goederenvervoer en het spoorgoederenvervoer. Ik kijk daar vol verwachting naar uit, want ik denk dat het altijd beter is om dit soort dingen van onderop vorm te geven dan dat wij dat hier vanuit Den Haag gaan zitten invullen voor iedereen.

De vraag van de heer Grinwis over de burgemeesters had ik al beantwoord. Hij vroeg ook nog of ik mogelijkheden zie om het gebruik van de Betuweroute te stimuleren. Ik vind het natuurlijk belangrijk dat we de Betuweroute zo snel mogelijk optimaal kunnen benutten voor het spoorgoederenverkeer. Dat is belangrijk voor de vervoerders op het spoor en ook voor verminderen van de hinder langs het spoor. Er lopen concrete projecten waarmee de capaciteit wordt vergroot en waarmee het ook voor vervoerders aantrekkelijker wordt gemaakt om de Betuweroute te gebruiken. De Zuidwestboog Meteren zorgt voor aansluiting van de Betuweroute op Eindhoven. Het tracébesluit daarvoor is nu onherroepelijk en de aanbesteding loopt. Daarnaast is Duitsland ook gestart met de aanleg van het derde spoor. Dat betekent helaas ook dat de capaciteit van de Betuweroute eerst, voor een periode, zal afnemen. De omleidingen zullen ook hinder veroorzaken. Ik zet me er dus echt voor in om die werkzaamheden zo snel mogelijk afgerond te hebben.

Dan vroegen mevrouw Veltman en meneer Olger van Dijk nog of ik weer een toename verwacht in het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor. Of willen we dat via buisleidingen doen? Het is natuurlijk de meest ideale situatie om het via buisleidingen te doen. Er worden op dit moment verkenningen uitgevoerd naar de ontwikkelingen wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. Die resultaten zijn nog niet beschikbaar; die volgen later dit jaar. In het afgelopen decennium is het vervoer van gevaarlijke stoffen ongeveer constant gebleven. Maar de energietransitie maakt het wel heel erg ingewikkeld om een scherp beeld te krijgen van de ontwikkelingen in de komende vijf tot tien jaar. De rol van de buisleiding is

belangrijk voor het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen, maar zal het vervoer per trein nooit helemaal vervangen. Wat betreft de veiligheid is de voorwaarde wel dat de sector de veiligheidsrisico's van buisleidingen voldoende kan afdekken. De Kamer ontvangt op korte termijn een brief over buisleidingen, mede namens EZK.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Veltman over woningbouw nabij het spoor. Ik merk dat er zowel links als rechts weleens het misverstand bestaat dat er nabij het spoor niet of niet veilig gebouwd kan worden als er gevaarlijke stoffen over vervoerd worden. Dat zal soms inderdaad met aanvullende kosten gepaard gaan. Maar het hangt ook af van exacte omstandigheden en keuzes die door gemeentes worden gemaakt. Dan gaat het weer over de stelselverantwoordelijkheid en over de vraag waar de verantwoordelijkheid belegd is. Ik werk daarom aan een betere voorlichting over het bouwen in aandachtsgebieden langs het spoor. Het RIVM heeft daar al een speciale website voor, met daarop een scala aan maatregelen die kunnen worden genomen om de veiligheid te vergroten en met voorbeelden van manieren waarop gebouwen veiliger kunnen worden gemaakt en over het veilig inrichten van de omgeving. Ik ben ook bereid om vanuit het Rijk met een brede delegatie experts op het gebied van veiligheid, ruimtelijke ordening en energietransitie het gesprek aan te gaan, bestuurlijk en ambtelijk, met steden langs de Brabantroute en de Bentheimroute. Ik heb daarover, zoals ik net ook al zei, met Brabant al afspraken gemaakt.

Dat waren de antwoorden in dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. U heeft toch twee kleine interrupties, eerst van de heer Van Dijk en daarna van de heer Bamenga.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank aan de Staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een lastig dossier. Ik hoorde de Staatssecretaris ook al even reflecteren op de rol van de Staatssecretaris zelf in relatie tot de lokale overheden, en op de verschillende opties die je daarbij zou kunnen verkennen. Zou de Staatssecretaris kans zien om alvast een paar opties of mogelijkheden in beeld te brengen over waar die sturing zou kunnen zitten, misschien ook in relatie tot de verdere ontwikkelingen van het robuuste basisnet? Zou ze de Kamer daarover kunnen informeren?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik stel dan voor dat ik opties in beeld ga brengen en daar nu zelf even geen voorkeur over uitspreek, hoewel ik dat net misschien al wel een heel klein beetje heb gedaan. Ik wil dat graag meegeven, ook aan een volgend kabinet. Ik denk namelijk dat dit een mogelijke oplossingsrichting is. Ik wil daarmee niet zeggen dat dit de eindoplossing zou moeten zijn. Maar ik kan die opties, zoals ik ze nu kan overzien, weleens in kaart brengen.

De voorzitter:

Is daar iets van een idee over een termijn aan verbonden?

Staatssecretaris Heijnen:

Dat kan ik voor de zomer wel doen.

De voorzitter:

Oké, perfect. Dank.

De heer Bamenga (D66):

Ik heb een vraag gesteld over de veiligheid van de certificaten die worden gegeven. Als ik het goed begrijp, wordt er gewerkt aan verbeteringen

daaromtrent. De Kamer is hierover al eerder geïnformeerd. Naar aanleiding van de recente informatie hierover, wil ik toch aan de Staatssecretaris vragen of wij nog een update kunnen krijgen van de stand van zaken wat betreft de verbeteringen die plaatsvinden.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat kunnen we wel toezeggen. Dat doen we dan in een reguliere brief over spoorveiligheid. Anders zitten we elkaar wel erg veel brieven te sturen. Ik denk dat het goed is dat dit daarin wordt opgenomen, want dan is het ook wat meer een integraal pakket.

De voorzitter:

Prima, dank. Ik denk dat we dan doorgaan naar het vijfde blokje, over ballast.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja. Meneer Van Kent vroeg of ik kan toezeggen om een nieuwe tijdlijn op te stellen voor het onderzoek naar blootstelling in Apeldoorn. De tijdlijn luidt als volgt. ProRail geeft aan dat ze twee onderzoeken hebben laten uitvoeren. Het eerste onderzoek – dat is ook gedeeld met de Kamer – is gebaseerd op metingen in en om de woningen. Die metingen zijn inderdaad in augustus gedaan. Er is daarnaast een tweede, uitgebreider onderzoek uitgevoerd. Daarbij is berekend of er ten tijde van de aanwezigheid van het ballastdepot gezondheidsrisico's voor omwonenden waren. Uit dat onderzoek ...

Iedereen laat vandaag zijn telefoon vallen op de tribune. Dat is al de zoveelste. Het is heel spannend; misschien komt het daar wel door. Uit dat onderzoek blijkt dat, hoewel de blootstelling aan kwarts op sommige piekmomenten te hoog was, de gezondheidsrisico's voor omwonenden verwaarloosbaar waren. Dat neemt niet weg dat de werkzaamheden voor aanzienlijke overlast voor de bewoners van Apeldoorn hebben gezorgd. Het tweede, uitgebreidere onderzoeksrapport zal ook gedeeld worden met de Kamer.

Meneer Van Kent vroeg ook nog of ik op de hoogte ben van het feit dat medewerkers zonder beschermingsmiddelen aan kwartsstof zijn blootgesteld. Ik word vanzelfsprekend ook geïnformeerd door ProRail. ProRail ziet erop toe dat de aannemers zorg dragen voor veilige werkomstandigheden van werknemers. Het is bekend dat er in het verleden fouten zijn gemaakt met persoonlijke beschermingsmiddelen bij het werken met kwartshoudende ballast. Dat is in mijn beleving ook zorgelijk. Ik vind het belangrijk dat de Arbeidsinspectie toeziet op het gebruik van de beschermingsmiddelen. Ik vind wel, als ik heel eerlijk ben, dat er ook een verantwoordelijkheid bij de mensen die daar werken zelf ligt. Als ze beschermingsmiddelen ter beschikking hebben, dan moeten ze die natuurlijk wel gebruiken en zichzelf daarmee op een goede manier beschermen. Ik hoop dus dat iedereen in die keten zijn of haar eigen verantwoordelijkheid neemt. Ik ben en blijf met ProRail in gesprek over het werken met kwartshoudende ballast. Ik zal de aandachtspunten over Apeldoorn wel meenemen in een volgend gesprek.

Dan kom ik ook nog even op de compensatie waar meneer Van Kent naar verwees. Ik begrijp natuurlijk dat bewoners zich zorgen hebben gemaakt en ongerust zijn geweest. Dat vind ik heel erg vervelend. Zoals ik heb aangegeven: op basis van de onderzoeken die ProRail uit heeft laten voeren, lijken er zich geen gezondheidsrisico's voor te hebben gedaan. Ik heb ook begrepen dat de compensatie vanuit ProRail voor die buurtbarbecue echt in overleg tot stand is gekomen, in afstemming met de buurt. Dat is mij medegedeeld. Ik zie de heer Van Kent driftig nee schudden. Ik zal dat dus nog een keer checken bij ProRail. Dat is namelijk het verhaal dat bij mij bekend is. Laten we even verifiëren bij ProRail of dat klopt, want ik hoor de heer Van Kent buiten de microfoon duidelijk aangeven dat

hij andere signalen heeft gehoord. Ik zal ProRail dus nogmaals vragen om met de omwonenden in gesprek te gaan. Het kan namelijk niet zo zijn dat die beelden zo ver uit elkaar liggen.

De voorzitter:

Dat was het blokje. Ik denk dat de heer Van Kent daar nog wel ...

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb nog één vraag te behandelen in dit blokje.

De voorzitter:

Oké, dan doen we dat eerst even. Ik zag de heer Van Kent zich al gereedmaken voor een interruptie.

Staatssecretaris Heijnen:

Meneer Van Kent vroeg namelijk ook nog of ik kan garanderen dat er vanaf 2025 niet meer met kwartshoudende ballast wordt gewerkt. ProRail geeft aan dat er vanaf 2021 in tunnels en overkappingen alleen nog met kwartsloze ballast wordt gewerkt. Ook op andere plekken past ProRail, zo veel als beschikbaar is, kwartsloze ballast toe. Er is nu alleen nog niet genoeg kwartsloze ballast beschikbaar om die overal toe te passen. Daarom is ProRail in gesprek met de Nederlandse Arbeidsinspectie over de interpretatie van de eis rondom het gebruiken van kwartsloze ballast. Ik wil daar wel nog even bij opmerken – ProRail heeft dat zelf ook al gedaan – dat er echt dingen niet goed zijn gegaan op die plek. Dat kan ik alleen maar onderschrijven.

De heer Van Kent (SP):

Ik weet niet goed waar ik moet beginnen. Er zijn natuurlijk verschillende onderwerpen voorbijgekomen als het gaat om die blootstelling. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: er is onderzoek gedaan en mogelijk is er geen gezondheidseffect. Ik heb een aantal zaken naar voren gebracht. Is de Staatssecretaris bijvoorbeeld bekend met het onderzoek van PreventPartner? Daarin staat dat er op 31 juli 1.500 ton kwartshoudende ballast en op 19 mei 800 ton kwartshoudende verse ballast is verwijderd. De bewoners geven namelijk aan dat het afnemen van de monsters bij hen in huis na 11 augustus heeft plaatsgevonden. Is de Staatssecretaris ervan op de hoogte dat ProRail en PreventPartner een afstand van 10 meter tot de woning als uitgangspunt hebben genomen, terwijl de hekken vlak bij de achtertuin van de bewoners stonden, zoals ik maandag heb gezien? Sterker nog, de bewoners gaven aan dat ze in de periode van maart tot en met juli het gevoel hadden dat ze werden gezandstraald als ze in de tuin stonden. Het was toen mooi weer en heel heet. De bergen staken boven de hekken met afdekfolie uit en het stof werd hun huis in geblazen, en in hun gezicht als ze buiten stonden. Hoe kan de Staatssecretaris al die zaken negeren en aangeven dat er geen andere tijdlijn nodig is? Volgens mij zijn het nieuwe feiten, die schreeuwen om duidelijkheid, en die een nieuwe tijdlijn noodzakelijk maken.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik hoor wat de heer Van Kent zegt. Hij geeft eigenlijk aan: er is een onderzoek gedaan, maar toen was die kwartshoudende ballast allang weg, en was die vervangen door kwartsloze ballast. Het is natuurlijk lastig om met terugwerkende kracht precies te zien wat de effecten waren op het moment dat die kwartshoudende ballast er nog wel lag. Ik zou niet weten hoe je dat met terugwerkende kracht zou moeten onderzoeken. Ik kan dat wel nog eens even nagaan. Wat ik wel weet, is dat er onderzoeken zijn gedaan. Ik neem aan dat zo'n bureau er melding van maakt in het onderzoek als dat totaal niet steekhoudend is omdat de situatie dusdanig is veranderd. Voor zover ik heb gelezen, is dat niet gebeurd. Er wordt niet

in gezegd: we kunnen eigenlijk helemaal geen eerlijke meting doen. Ik wil er echt nog weleens naar kijken, want ik wil helemaal niet dat mensen onnodige risico's lopen. Maar ik weet ook dat er nu wel een onderzoek ligt. Daarin staat wat erin staat. Maar ik kan best nog weleens een keertje aan ProRail vragen: goh, waarom hebben jullie de onderzoeken niet op een ander moment laten doen dat meer recht deed aan de actuele situatie?

De heer **Van Kent** (SP):

Ik neem aan dat de Staatssecretaris doelt op het onderzoek van 30 november?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Nee. Ik bedoel een meting. Er is ter plaatse een meting gedaan op een moment waarvan de heer Van Kent zegt dat het niets meer uithaalde – dat is zijn aanname – omdat de kwartshoudende ballast toen al een hele tijd weg was van de locatie. Vervolgens moet je bekijken hoe je die feiten interpreteert. Ik wil best nog weleens een keer navragen of die meting recht deed aan de situatie zoals die was toen de kwartshoudende ballast er nog lag. Dat kan ik navragen. Veel meer kan ik op dit moment niet doen. Ik moet afgaan op de objectieve informatie die ik beschikbaar heb. Ik moet ook afgaan op de informatie die ik voor een deel krijg van ProRail, dat tegen mij heeft gezegd: het was echt wel heel erg naar en er waren zorgen, maar die zijn nu voor een groot deel weg, dus wij hebben net in goed overleg met de buurt besloten dat zij ter compensatie een buurtbarbecue die zij wilden ... Ik weet het gewoon niet. We kunnen er misschien contact over hebben buiten deze vergadering om. Heeft meneer Van Kent bijvoorbeeld gesproken met een bredere groep vertegenwoordigers uit de buurt of waren dat een aantal mensen die zich specifiek heel veel zorgen maakten? Dat kan ik nu niet goed overzien. Dat wil ik dus graag nader weten.

De **voorzitter**:

Meneer Van Kent, u knikte toen de Staatssecretaris vroeg of u een bredere groep had gesproken. Dat merk ik op voor degenen die dat niet konden zien. U krijgt het woord voor een vervolgintruptie.

De heer **Van Kent** (SP):

Allereerst hoop ik dat de Staatssecretaris met dat navragen bedoelt dat zij die nieuwe feiten en omstandigheden – de nabijheid van die berg ten opzichte van de huizen en het feit dat de kwartshoudende ballast niet aanwezig was op het moment dat monsters werden genomen – erbij zal betrekken. Mensen maken hun huis schoon. Als je een monster neemt als het materiaal al verdwenen is, dan heeft dat invloed op de uitkomst van het onderzoek. Dat begrijpt iedereen. Ik hoop dus dat de Staatssecretaris bedoelt dat dit navragen ook inhoudt dat deze nieuwe feiten en omstandigheden worden meegenomen in de conclusie die door ProRail getrokken wordt over het al dan niet blootgesteld zijn aan gevaarlijke, kankerverwekkende stoffen.

De volgende vraag die ik voor de Staatssecretaris heb, gaat over de bescherming van de werknemers. Ik hoor de Staatssecretaris hier serieus zeggen: het is ook aan de werknemers zelf om beschermende maatregelen te nemen. In dit geval is het nathouden, het besproeien, van de ballast een belangrijke maatregel, maar dat is toch niet een maatregel die werknemers zelf kunnen nemen? Ze kunnen toch niet bij wijze van spreken met een plantenspuit die stenen nat gaan houden? Daar zijn sproei-installaties voor nodig. Dat is een verantwoordelijkheid van BAM en dat is een verantwoordelijkheid van ProRail, maar niet van de individuele werknemer. Ik wil de Staatssecretaris vragen daarop te reflecteren.

Staatssecretaris Heijnen:

Misschien even twee dingen. Meneer Van Kent vroeg naar aanvullende manieren waarop we eventueel naar dat rapport of naar de uitkomsten kunnen kijken. Ik zal dat meenemen. We moeten het tweede rapport toch nog naar de Kamer sturen. De antwoorden op zijn vragen zal ik daarbij betrekken.

Dan over de beschermende middelen die je kunt gebruiken, zoals mondkapjes of anderszins. Ik hoop dat iedereen in de hele keten er altijd voor zorgt dat mensen op een veilige manier kunnen werken. Dat is het enige wat ik heb willen zeggen. Uiteraard begint dat bij de werkgever en de opdrachtgever. Zij moeten ervoor zorgen dat de omstandigheden optimaal zijn en dat beschermingsmiddelen beschikbaar zijn. Dit is een oproep die ik graag wil doen, omdat het soms voorkomt dat middelen die wel beschikbaar zijn, niet altijd worden gebruikt. Ik wil alleen maar zeggen dat het belangrijk is dat iedereen de middelen die beschikbaar zijn, ook zo goed mogelijk gebruikt en toepast, zodat iedereen goed beschermd zijn werk kan doen. Dat is echt een verantwoordelijkheid die iedereen in de hele keten moet nemen.

De voorzitter:

Meneer Van Kent, alweer voor de laatste.

De heer Van Kent (SP):

Die sproei-installaties waren er niet. Die zijn pas geplaatst toen hier media-aandacht voor was. Omwonenden en mensen die daar aan het werk waren zijn willens en wetens door de werkgever, onder de verantwoordelijkheid van ProRail, blootgesteld aan kankerverwekkende stoffen. Dan kan de Staatssecretaris niet aangeven dat dit een verantwoordelijkheid is van de mensen en de werknemers zelf. Nee, die sproei-installaties zijn de verantwoordelijkheid van de werkgever.

Tot slot mijn laatste vraag dan, voorzitter. Ik heb nog veel meer vragen, maar we zullen hier ook nog schriftelijk op terugkomen. Het aanbieden van een buurtbarbecue is een belediging. Deze mensen hebben zich maandenlang heel grote zorgen gemaakt. Ze hebben er heel, heel veel uren in gestoken om zich hierin te verdiepen. Ze zijn van het kastje naar de muur gestuurd, door de gemeente, door ProRail, door BAM. Zij hebben daar heel veel tijd in gestoken. Ze hebben daar heel veel last van gehad. Ze hebben stress en geluidsoverlast ervaren en zijn toch blootgesteld aan deze gigantische stofwolk die hen maandenlang heeft geteisterd. Het aanbieden van een buurtbarbecue is dan een belediging. Ik wil de Staatssecretaris er dan ook echt toe oproepen een serieus gesprek met ProRail te gaan voeren, opdat er een fatsoenlijke, passende, financiële vergoeding komt voor het leed dat deze mensen is aangedaan.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik wil daar toch even op reageren, want ik vind het een beetje flauw van de heer Van Kent dat hij zegt: voor dat sproeien zijn de werknemers helemaal niet verantwoordelijk. Dat zeg ik ook helemaal niet. Dat heeft meneer Van Kent mij op geen enkele manier horen zeggen. Ik zeg alleen tegen een werknemer die beschermingsmiddelen aangeboden krijgt en die hij eigenlijk moet gebruiken om veilig te kunnen werken «gebruik ze dan ook» en «zorg dat iedereen in de hele keten zijn verantwoordelijkheid neemt op het gebied van veiligheid». Over het gegeven dat de werkgever hier steken heeft laten vallen, zijn wij het, denk ik, helemaal met elkaar eens. Dus laten we nou niet doen alsof ik alle verantwoordelijkheid bij de werknemer leg, want dat is echt flauwekul. Dat wil ik echt effe stevig gezegd hebben.

Over de buurtbarbecue ben ik het helemaal eens: als dit zo leeft in de buurt, dan heeft ProRail dit volstrekt verkeerd ingeschat. Aan de andere kant begrijp ik van ProRail dat zij samen met de buurt tot deze oplossing

zijn gekomen. Wellicht heeft meneer Van Kent met bepaalde mensen gesproken met wie ProRail niet heeft gesproken. Ik zal dat nog eens even navragen en ik zal op enig moment in die rapportage ook terugkomen op wat er precies uit is gekomen. Het is wel de verantwoordelijkheid van ProRail om het op een nette manier af te handelen met de omwonenden. Ik ging ervan uit dat die buurtbarbecue voldoende was voor de omwonenden, omdat dat is wat ProRail mij heeft laten weten.

De voorzitter:

Ja, meneer Van Kent, daar wilde ik inderdaad nog even op ingaan. Misschien kan na de vergadering nog even specifieke informatie worden uitgewisseld, want volgens mij heeft de heer Van Kent meer informatie dan er aan de overkant aanwezig is. Het tweede is dat de Staatssecretaris toezeit om ProRail hierop aan te spreken. Dan is het inderdaad handig voor de Kamer om terug te horen wat eruit is gekomen. Wanneer kunnen we dat tegemoet zien?

Staatssecretaris Heijnen:

Volgens mij hebben we 7 maart weer een debat. Dan zal ik zorgen dat er vóór 7 maart ook een brief ligt.

De voorzitter:

Nog één keer de heer Van Kent.

De heer Van Kent (SP):

Alleen op de procedure, hoor. De bewoners willen heel graag snel duidelijkheid. Is de Staatssecretaris bereid deze informatie eerder te sturen als die informatie er eerder is?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ga nooit langer dan strikt noodzakelijk op informatie zitten. Als ik zeg dat de heer Van Kent en de commissie het voor 7 maart hebben, dan hebben ze het sowieso voor 7 maart. Kan ik het sneller doen, dan zal het natuurlijk ook sneller richting de Kamer worden verzonden. Daar kan meneer Van Kent van uitgaan.

Dan heb ik nog één laatste blokje: overig. De heer Grinwis en de heer Van Dijk vroegen wanneer de resultaten van het onderzoek naar het ongeval in Voorschoten bekend zijn. Op dit moment zijn er nog geen onderzoeksresultaten bekend. De verwachting is dat een deel dit jaar bekend zal worden gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan de resultaten van het onderzoek dat is gedaan door de Onderzoeksraad voor Veiligheid en het gezamenlijk onderzoek van ProRail, NS, DB Cargo en aannemer BAM. Er lopen onderzoeken van verschillende partijen, zoals het Openbaar Ministerie, de politie, de Arbeidsinspectie en de Onderzoeksraad voor Veiligheid en dus dat gezamenlijke onderzoek. Het is belangrijk dat die onderzoeken natuurlijk zorgvuldig worden uitgevoerd, waardoor het niet op voorhand mogelijk is om voor alle onderzoeken precies aan te kunnen geven wanneer die zijn afgerond. Als de onderzoeken zijn afgerond, deel ik de uitkomsten met de Kamer.

Ook vroegen meneer Grinwis en meneer Van Dijk nog welke lering ProRail zelf al heeft getrokken naar aanleiding van het dodelijke ongeval bij Voorschoten. Dat onderzoek loopt nog en bevindt zich dus in de afrondende fase. Het onderzoeksteam hoopt dit onderzoek richting het voorjaar af te ronden.

Meneer Van Dijk vroeg ook of de negatieve trend van het stijgende aantal STS-passages in 2023 gekeerd is; dit zijn de stoptonend seinpassages. Dat aantal is in 2023 gedaald van 114 naar 98. Daarbij is wel voor het derde jaar op rij vaker het gevaarpunt bereikt, en dat baart mij wel zorgen. De specifieke omstandigheden op de Havenspoorlijn, waar meer ad hoc wordt gereden in plaats van met geplande ritten, zorgen voor een hoger

aantal ongeplande roodseinnaderingen en een grotere kans op een STS-passage. ProRail laat verbeteronderzoek uitvoeren, dat voor de zomer wordt afgerond. Over de uitkomst van de acties ga ik nog met hen in overleg.

Meneer Van Dijk vroeg ook of ik bereid ben om serieus te overwegen om meer middelen in te zetten bij de preventie van suïcide. Suïcides op het spoor hebben een hele grote impact op zowel nabestaanden als spoorwegpersoneel, hulpverleners en reizigers. Daarom draagt mijn ministerie bij aan een programma om het aantal suïcides op het spoor te verminderen. Dit wordt ook uitgevoerd door ProRail. Het programma bestaat onder andere uit het afschermen van risicovolle locaties, publieksvoorlichting en het opleiden van personeel in de omgang met suïcidale personen. Er wordt ook als innovatie gewerkt aan een pilot met blauw licht en er wordt vooronderzoek gedaan naar geluidsinterventie en schrikverlichting. Onderzoek laat ook zien dat de maatregelen uit het programma effectief zijn en ook ervoor zorgen dat per jaar ongeveer 85 suïcides op het spoor worden voorkomen. Daarnaast werkt mijn ministerie ook met andere partijen samen in kader van de Landelijke Agenda Suïcidepreventie, die onder leiding staat van het Ministerie van VWS. Daar ligt ook de verantwoordelijkheid voor de psychologie- en de artsenopleidingen. Ik heb zelf in de afgelopen jaren gemerkt dat er ook heel veel werk in stilte gebeurt. Dat heeft een reden, en dat is ook de reden waarom je in de media weinig hoort over suïcides die plaatsvinden op het spoor. Vaak kan het voor andere mensen namelijk een trigger zijn om dezelfde gedachte te krijgen. Om die reden zijn wij ook wat beperkter in de communicatie daarover en wordt in de voorlichtingscampagnes voor een andere insteek gekozen. Er is bijvoorbeeld een heel leuke verbindende campagne op het station in Den Haag. Daar ben ik twee keer naartoe gegaan. ProRail en NS laten daarin op een sympathieke manier zien hoe reizigers op het spoor elkaar aandacht kunnen geven en mensen die zich wat anders gedragen, wat sneller kunnen herkennen. Enfin, er gebeuren dus heel veel goede dingen. Dat wil ik maar zeggen.

Door mevrouw Veltman werd nog gevraagd hoe het staat met de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. In het kader van de participatiesessies rondom het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer heb ik de afgelopen periode veel gesproken met partijen die zich zorgen maken over de concurrentiepositie. Daarbij wordt een combinatie van factoren genoemd zoals het niveau van de kosten voor het gebruik van het spoor en de kosten van de uitrol van ERTMS. Maar ook andere factoren zoals de betrouwbaarheid, de flexibiliteit van het spoor en ontwikkelingen binnen andere modaliteiten worden genoemd. Ik betrek die opgave daarom integraal bij het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Het eindproduct wil ik halverwege 2024 naar de Kamer sturen. Vooruitlopend daarop heb ik 2 miljoen euro vrijgemaakt om extra compensatie te kunnen bieden aan logistieke partijen die te maken kregen met een sterke kostenstijging voor het gebruik van het spoor.

Meneer De Hoop had nog gevraagd of het advies van de Raad van State over de modernisering van de Spoorwegwet inmiddels is ontvangen en of het plan nog steeds is dit wetsvoorstel voor de zomer aan de Kamer aan te bieden. Ja, het advies is ontvangen. Ik ben bezig met het verwerken van dat advies en ik ben ook bezig met het opstellen van de onderliggende regelgeving, zoals het spoorwegbesluit en de spoorwegregeling. Mede omdat het advies wat later is ontvangen en ik de onderliggende regelgeving in goed contact met de spoorsector wil opstellen, verwacht ik het wetsvoorstel in het najaar aan de Kamer aan te kunnen bieden. Dat ging over de modernisering van de Spoorwegwet. Dat komt dus in het najaar. Dat doen we samen met de sector, zo zeg ik nog even voor meneer De Hoop.

Dan mijn laatste vraag. Als ik iets gemist heb, dan hoor ik dat dadelijk.

De heer Bamenga vroeg hoe het staat met de toezegging dat zal worden gekeken naar de kortetermijnmaatregelen bij hinder als gevolg van werkzaamheden aan het derde spoor. De Kamer heeft mij gevraagd dat te laten agenderen bij het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving. Dat is aan de orde gekomen tijdens het laatste platformoverleg. Dat was op 2 februari. Ik zal de Kamer daarover via de voortgangsbrief spoorgoederenvervoer informeren. De verwachting is dat de Kamerbrief nog voor het commissiedebat aan de Kamer wordt toegezonden.

De voorzitter:

Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van vele, vele vragen. Ik heb de indruk dat alle vragen zijn getackeld. Klopt dat? Of zijn er vragen blijven liggen? Nee? Dan gaan we over naar de tweede termijn van de Kamer.

Er zijn best een paar toezeggingen gedaan en we ontvangen nog brieven voorafgaand aan het volgende debat over het spoor, dat op 7 maart zal plaatsvinden. Ik kan mij dan ook voorstellen dat, alhoewel het uw goed recht is, we nu niet een tweeminutendebat aanvragen, gewoon even kijken of alles netjes wordt uitgevoerd en dit debat vervolgen in het commissiedebat over het spoor op 7 maart, tenzij iemand er toch behoefte aan heeft om op korte termijn een motie in te dienen. Maar op 7 maart zitten we hier alweer. Het is dus een kleine tip om de plenaire agenda niet extra te belasten.

Ik zag dat u het druk had, meneer De Hoop, en af en toe even elders was, maar volgens mij zijn ook uw vragen allemaal beantwoord. Ik geef u graag de gelegenheid voor een bijdrage in tweede termijn. Ik denk dat we er wel met een minuutje per persoon kunnen komen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. U refereerde er al aan dat ik af en toe even weg moest vanwege een andere verplichting. Excuses daarvoor, maar de beantwoording van de Staatssecretaris heb ik meegekregen. Dank daarvoor, dank voor de gedane toezeggingen en dank aan de staf.

Ik heb geen verdere vragen meer. Ik heb ook geen behoefte aan een tweeminutendebat. Het voorstel dat de voorzitter deed, wilde ik eigenlijk ook zelf doen. Dat steun ik dus van harte.

De voorzitter:

Dank, meneer De Hoop. Meneer Heutink namens de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik ga het heel kort houden. Ik wil de Staatssecretaris en de staf bedanken voor de beantwoording van de vragen. Ik heb ook geen behoefte aan een tweeminutendebat. Daar wil ik het bij laten.

De voorzitter:

Dank. Dan mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik sluit me bij de vorige sprekers aan. Dank voor de antwoorden. Er komt nog een boel op ons af en daar kunnen we weer mee aan de slag.

De voorzitter:

Dan meneer Van Kent namens de SP.

De heer Van Kent (SP):

Dank, voorzitter. Ik hoop dat er snel duidelijkheid komt voor de bewoners, dat er een passende compensatie komt. Ik hoop ook dat dit ertoe gaat leiden dat er bij ProRail, en onder andere bij BAM, veel voorzichtiger met deze echt gevaarlijke stoffen wordt omgegaan en dat er wel gebruik wordt

gemaakt van bijvoorbeeld sproei-installaties en beschermingsmiddelen. Ik hoop dat dit er ook toe gaat leiden dat er vanaf 2025, zoals ook de Arbeidsinspectie adviseert, geen kwartshoudende ballast meer wordt gebruikt op het spoor. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat ballast zonder kwarts mogelijk niet in voldoende mate beschikbaar is. Ik heb ook geconstateerd dat ProRail een rechtszaak heeft aangespannen tegen dit advies. Ik zou de Staatssecretaris toch op het hart willen drukken dat er op heel veel plekken in de wereld materiaal te vinden is en dat er desnoods maar een boot uit Panama aangerukt moet worden om dat materiaal wél hier te krijgen. Het zal wat duurder zijn, maar het kan wel gezondheid en levens redden.

De voorzitter:

Dank, meneer Van Kent. Dan is het woord aan de heer Olger van Dijk namens NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Ook dank voor de uitgebreide beantwoording en de toezeggingen die zijn gedaan. Ik heb eigenlijk nog twee kleine resterende punten die ik toch zou willen voorleggen aan de Staatssecretaris. Het eerste gaat over de adviesraad digitalisering spoor die is aangekondigd voor medio dit jaar. Dat is heel mooi om te horen. Ik heb begrepen dat de second opinion ook wordt voorgelegd aan deze adviesraad, om daarop ook te kunnen adviseren. Dat is ook mooi. Wat is nou verder precies de agenda in den brede van die adviesraad? Is er ook een mogelijkheid – ik denk het wel, maar ik vraag het toch even – voor ons als Kamer om opdracht aan deze adviesraad te geven? Dat is het eerste punt. Het tweede punt gaat toch nog even heel concreet over de overwegen. Dank voor de toelichting op de kosten. De ondertunneling kost misschien wel 10 miljoen. Er is 1 miljoen voor het beveiligen. Er is een budget van 25 miljoen. Toch nog even een verduidelijkende vraag van mijn kant. Is opheffen dan altijd de goedkopere optie? Tot zover. Dank.

De voorzitter:

Dank, meneer Van Dijk. Misschien even ter verduidelijking: het is niet de bevoegdheid van ons als volksvertegenwoordiging om opdrachten te geven of verzoeken te doen aan de adviesraad. Wij kunnen wel een verzoek formuleren richting het kabinet, richting de Staatssecretaris. Het is namelijk hún adviesraad. Dat is het volgens mij in korte trekken. Als u daar nog ideeën over heeft, kunt u dat nog aanvullen en anders kan dat ook in het volgende debat over het spoor of op een andere wijze.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het is voor nu voldoende. Dank.

De voorzitter:

Meneer Bamenga namens D66.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de antwoorden op de vele vragen die gesteld zijn. Ik heb zelf eigenlijk nog wel twee opmerkingen en vragen. We hebben natuurlijk over die toelage gesproken. De Staatssecretaris heeft zelf aangegeven dat het niet eerlijk is dat mensen moeten betalen voor een dienst die eigenlijk niet geleverd wordt. Daarom wil ik de Staatssecretaris graag vragen wat er nodig is om die toelage te stoppen zolang de beloofde snelheid niet gehaald wordt. Zou de Staatssecretaris ook in kaart willen brengen wat daarvan de eventuele kosten zijn?

Voor het boetebeleid worden we verwezen naar het OM. Het voelt niet echt heel erg fair en eerlijk dat op het moment dat mensen door het rode licht lopen of te snel rijden, ze een boete krijgen, maar dat op het moment dat zo'n bedrijf zulke grote risico's neemt die grote gevolgen kunnen hebben, het daarvoor geen boetes, maar enkel een last onder dwangsom krijgt.

Tot slot. Dank voor de toezegging dat wij per brief informatie krijgen over de stand van zaken ten aanzien van het verbeteren van het veiligheidscertificaat.

De voorzitter:

Meneer Bamenga, dank u wel.

Ik heb zo'n kort punt voor mijn tweede termijn dat ik het er even tussendoor smokkel. Het punt is namelijk dat ik mijn hele eerste termijn ook mede namens de hele CDA-fractie heb ingebracht. Dus dat bij dezen. «Dat verandert de zaak», hoor ik hier zeggen. Ja, drastisch!

Ik heb nog één vraagje aan de Staatssecretaris. Zij had het over gevaarlijke stoffen en over haar idee om mogelijk de eindverantwoordelijkheid voor het vervoer daarvan niet lokaal te beleggen, maar bij de Staatssecretaris. Ze noemde ook dat zij de welbekende Remkes had gevraagd. Mijn vraag is: is het mogelijk dat hij in het werk dat hij doet, zijn licht ook laat schijnen op die verantwoordelijkheidsverlening? Dat was het eigenlijk. Dan wilde ik maar gelijk doorgaan naar het antwoord in tweede termijn. Of heeft de Staatssecretaris een paar minuutjes nodig? Ja, hoor ik. Dan schors ik tot 16.35 uur en dan gaan we verder met de tweede termijn.

De vergadering wordt van 16.31 uur tot 16.35 uur geschorst.

De voorzitter:

Wat mij betreft gaan we door naar de tweede termijn van de Staatssecretaris. Aan u het woord.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog een paar vragen gekregen. Meneer Olger van Dijk vroeg wat precies de agenda van de adviesraad digitalisering spoor is. Die zal het programma gaan begeleiden en ik zal in de eerstvolgende voortgangsrapportage nog iets verder ingaan op wat die allemaal precies gaat doen. Hij vroeg ook: kunnen we adviezen geven? Dat kan natuurlijk altijd. Bij de spoor- en openbaarvervoerdebatten die ik voer in deze commissie, merk ik heel erg dat de meeste partijen altijd meeluisteren. Alles wat er hier in commissies wordt ingebracht, wordt echt wel door de betrokken partijen ter harte genomen. Anders kan er natuurlijk ook altijd aan mij gevraagd worden om boodschappen over te brengen.

Door meneer Olger van Dijk werd ook nog gevraagd of opheffen van NABO's altijd de voordeligste optie is. Het opheffen en realiseren van alternatieve ontsluiting is inderdaad goedkoper dan een tunnel. Daarnaast is daarmee het risico op de overweg weggenomen, maar soms moet er natuurlijk een parallelle weg aangelegd worden. Het kan soms dus inderdaad wat kostbaar zijn. De opties die we hadden geschetst zijn meestal wel echt goedkoper.

Meneer Bamenga vroeg naar de hsl-toelage. Kijk, ondanks de vertragingen gaat het nog steeds veel sneller. Inclusief vertragingen doe je er nu ongeveer drie kwartier over, terwijl de andere trein er een uur en tien minuten over doet. Daarom vind ik het nu niet voor de hand liggen om die toelage te schrappen. Mocht de Kamer die wens hebben, zou ik moeten laten uitzoeken wat de financiële consequenties daarvan zijn. Dan moet de Kamer daar een besluit over nemen. Mocht een meerderheid daar zo over denken, dan hoor ik dat nog.

Meneer Grinwis vroeg naar de eindverantwoordelijkheid voor gevaarlijke stoffen en vroeg of ik aan Remkes kan vragen om dat te onderzoeken. Ik wil dat best wel aan hem vragen. Ik wil de Kamer er wel op wijzen dat dit ten koste kan gaan van kostbare tijd voor onderzoek naar de effecten voor omwonenden, want dat wordt ook door de commissie onderzocht. De laatste vraag was van meneer Van Dijk en ging over de digitaliseringspoging. O nee, die heb ik al beantwoord. Dat was het.

De voorzitter:

Ik geef het voorzitterschap even over aan de heer De Hoop.

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

De heer Grinwis heeft toch nog een vraag aan de Staatssecretaris.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Inderdaad. Ik heb een vraag over die hsl-toeslag. Er komen tussen nu en 7 maart vast nog wat brieven naar de Kamer. Kan in een van die brieven een passage worden gewijd aan wat de financiële derving zou zijn als die hsl-toeslag wordt opgeschort voor de periode waarin de trein niet op de hogesnelheidslijnsnelheid rijdt? Kan daarbij ook ingegaan worden, niet alleen recht zo die gaat op hoeveel het kost, maar ook op het interactie-effect tussen zo'n toeslag en een trein van 120 kilometer? Dat maakt het ook veel minder aantrekkelijk om in zo'n trein te stappen. Je hebt dus misschien wel extra klandizie als je die toeslag er tijdelijk afhaalt.

Staatssecretaris Heijnen:

In het kader van «we hebben maar zoveel euro's en die kunnen we maar één keer uitgeven», denk ik niet dat dit op dit moment de absolute topprioriteit zou moeten zijn. Er is inderdaad meer vertraging, drie minuten, maar het duurt nog steeds een stuk korter dan de standaard-trein. Ik wil het allemaal wel laten uitzoeken, maar ik zeg daar ook bij dat dat allemaal ambtelijke tijd is die dan niet aan andere zaken uitgegeven kan worden. Als er echt een brede roep is vanuit de Kamer om te onderzoeken of die toeslag eraf gehaald moet worden en er wordt serieus een vraag neergelegd om te onderzoeken hoeveel dat zou kosten, ben ik natuurlijk bereid om dat te laten onderzoeken. Er zijn op dit moment echter gewoon geen middelen waar ik dat even uit zou kunnen betalen. Dan krijg je ook weer die discussie. Ik hoor dus graag nog van de Kamer of dat echt een brede behoefte is of dat het de wens is van een aantal leden, die ik overigens wel begrijp.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik dacht dat het vrij eenvoudig was. Mijn tweede vraag, wat het interactie-effect is, is misschien ingewikkeld, maar de recht-toe-recht-aanvraag, p maal q, moet niet zo ingewikkeld zijn. Als dat een heel onderzoek vergt, dan is het te veel gevraagd, maar een zinnetje als «tussen nu en 2025 de hsl-toeslag opschorten omdat de trein geen 300 kilometer per uur rijdt» lijkt mij niet zo'n hele moeilijke vraag. Misschien is het antwoord toch ingewikkelder.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat eerste deel kan ik op zich nog wel toezeggen. Dat maak ik inzichtelijk. Maar heb dus geen verwachtingen dat ik financiën heb om dat te kunnen betalen.

De **voorzitter**:

Dan geef ik u het voorzitterschap weer terug, met een toezegging in uw broekzak; dat moet vast fijn zijn.

Voorzitter: Grinwis

De **voorzitter**:

Dan was het toch de moeite waard. Dank aan collega De Hoop. Volgens mij zijn we daarmee ook het eind van de tweede termijn van de Staatssecretaris gekomen. Zie ik toch nog een interruptie van de heer Bamenga? Nou ja, in de blessuretijd.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik had er één, maar het was eigenlijk precies dezelfde als het punt dat u gemaakt heeft, voorzitter. Dank dat u dat voor mij gedaan heeft. Het zou in ieder geval fijn zijn, gezien de toezeggingen die gedaan zijn, om dat voor het volgende debat te hebben.

De **voorzitter**:

Dat ga ik zo afconcluderen in de toezeggingen. Dat komt dus helemaal goed.

Voordat ik de vergadering sluit, deel ik nog even de toezeggingen met u. Mocht er iets ontbreken of niet kloppen, laat het horen.

- De eerste toezegging is als volgt. De Staatssecretaris zegt toe om ook de spoorgoederensector te betrekken in de herijking van het ERTMS-programma, specifiek met betrekking tot de Hanzelijn. Zij zal de Kamer hierover informeren bij de eerstvolgende voortgangsrapportage. Dat is een toezegging aan het lid Veltman van de VVD.
- De tweede toezegging is een toezegging om een aantal opties in kaart te brengen over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de Staatssecretaris en het ministerie en lokale overheden betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen en de veiligheidswaarborging daarvan. Daarover wordt de Kamer geïnformeerd voor de zomer. Dat is een toezegging aan het lid Olger van Dijk van NSC.
- Dan de derde toezegging. In de volgende brief spoorveiligheid zal ook aandacht besteed worden aan een verscherping van de veiligheids certificaten waaraan de ILT de veiligheid toetst. Dat is een toezegging aan de heer Bamenga van D66.
- De Staatssecretaris treedt nogmaals in overleg met ProRail over de metingen die zijn uitgevoerd na de ontstane situatie met de kwartsballast bij Apeldoorn. Daarbij gaat het ook over de andere punten die zijn aangebracht, zoals de afstand en de hoeveelheid die boven de provisorische omheining uitkwam, dus alles wat met ons is gedeeld. Dat is een toezegging aan het lid Van Kent. Dat krijgen we terug in een brief voorafgaand aan het commissiedebat Spoor op 7 maart.
- Dat geldt ook voor de vijfde en laatste toezegging. De Staatssecretaris informeert ons over de financiële gevolgen van het afschaffen van de toeslag op de hsl, for the time being, dus zolang er nog geen hogesnelheidslijnsnelheid wordt behaald. Dat zal de Staatssecretaris doen voor het commissiedebat Spoor. Dat is een toezegging aan collega Bamenga en mij.

Ik wil de Staatssecretaris ten eerste vragen of dat allemaal klopt, en ten tweede of zij de diverse brieven niet op 6 maart om 23.59 uur aan de Kamer wil sturen. De hoofdregel is om het netjes een week van tevoren te sturen. Dat is dus 29 februari. Mocht dat echt niet lukken omdat het kort dag is – dat besef ik voor sommige toezeggingen – dan uiterlijk de maandag voorafgaand aan het debat, zodat we er nog een beetje chocola van kunnen maken als Kamer.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, we gaan uiteraard met z'n allen ons best doen, ook de staf achter mij en naast mij, om dat zo snel mogelijk in orde te maken met de Kamer. De toezeggingen zijn wat mij betreft allemaal akkoord.

De **voorzitter**:

Meneer Van Kent, u heeft nog een nabrander.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik hoorde de voorzitter bij de toezeggingen alles wat ik gezegd heb zeggen, maar ik miste bij de meer specifieke toezegging ook nog het contact van ProRail met de bewoners in verband met een passende compensatie, over hoe dat verder ingevuld wordt. Dat had de Staatssecretaris ook toegezegd.

De **voorzitter**:

Oké. De Staatssecretaris heeft nog even behoefte om daarop te reageren voordat ik afconcludeer.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb aangegeven dat ik bereid ben het gesprek met ProRail te voeren over hoe dat gaat, maar dat het beeld van de compensatie dat bij ProRail leeft, wel erg verschilt van het beeld dat de heer Van Kent heeft van hoe omwonenden passende compensatie zien. Die boodschap zal ik overbrengen aan ProRail. Als het zo genoteerd wordt, is dat wat mij betreft akkoord.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we dat doen. We krijgen daar terugkoppeling over voorafgaand aan het commissiedebat Spoor. Mocht ProRail het bij een buurtbarbecue houden, kunnen ze niet alleen de toorn, maar ook een motie van de heer Van Kent tegemoetzien. Laten we hopen dat ProRail goed meeluistert.

Dan zijn we nu volgens mij aan het eind. Veel sterkte aan iedereen die dit allemaal moet uitwerken, uitvoeren en opschrijven. Ook veel plezier, want het is inderdaad mooi werk. Het scheelt dat er in de tussentijd geen moties van de Kamer komen; dat is misschien een geruststelling. Dank aan het publiek, de Staatssecretaris, de ondersteuning en mijn collega's. Ik sluit de vergadering, netjes op tijd, en wens iedereen een genoeglijke avond.

Sluiting 16.46 uur.