

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

34 244

Logistiek en goederenvervoer

Nr. 1101

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 juni 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 7 april 2023 over de visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer (Kamerstukken 29 984 en 34 244, nr. 1095).

De vragen en opmerkingen zijn op 16 mei 2023 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 2 juni 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Inleiding

Alvorens in te gaan op de vragen van de verschillende commissieleden wil ik graag aangeven dat de visie zoals geformuleerd in de brief van 7 april jongstleden mijn beeld is van de toekomst van het spoorgoederenvervoer. De komende tijd zal ik de visie bespreken met belanghebbenden om deze te vertalen naar concrete maatregelen. Consequentie hiervan is dat ik op sommige vragen van uw leden nog geen antwoord heb.

Uit de gestelde vragen haal ik enkele hoofdthema's. Ik behandel eerst de vragen die gerelateerd zijn aan de leefomgeving, daarna modal shift, gevolgd door participatie en ik sluit af met de beantwoording van overige vragen.

Leefomgeving

Omgevingseffecten

De leden van de VVD-fractie vragen zich af wat er moet gebeuren om al het materieel «stil» te maken. Het aandeel stille goederenwagons zal de komende jaren naar verwachting verder toenemen door meerdere factoren, benoemd in het rapport «Onderzoek aandeel stille goederenwagens» van Panteia, uit 2018. Vanaf 8 december 2024 mogen op de stille goederenroutes alleen nog stille wagons rijden, die voldoen aan de Europese regelgeving. De «stille goederenroutes» door Nederland zijn de Brabanthoute, de Havenspoorlijn en de Betuweroute. Nieuwe wagons moeten, onafhankelijk van de route waarop ze rijden, voldoen aan de Europese regelgeving. Vervanging van oud materieel leidt dus ook tot een groei van het aandeel stille wagons. In Duitsland en Zwitserland geldt wetgeving die verplicht tot meer inzet van stille goederenwagons. Omdat deze wagons ook voor vervoer van en naar Nederland worden gebruikt, draagt deze wetgeving ook bij aan het aandeel stille wagons.

Een klein aandeel niet-stille wagons blijft dan over, dat bestaat uit onder andere historisch materieel en onderhoudswagons. Dit materieel kan niet, zoals de andere bestaande wagons, stil gemaakt worden. Ook zijn er oudere, lawaaiige wagons die alleen op binnenlandse routes rijden buiten de stille goederenroutes, of grensoverschrijdend van en naar België. Aanpakken van deze oudere wagons is een afweging die bij wagoneigenaren zelf ligt. De transitie naar honderd procent stillere wagons zal langzaam gaan, maar de daarmee te bereiken vermindering van de geluidsbelasting zal beperkt zijn.

De leden van de D66-fractie vragen zich af of de Europese keuringseisen van 2005 voor geluidsproductie van nieuwe wagons nog voldoen en verwijzen daarbij naar een publicatie van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). De Europese regels (in Verordening 1304/2014) gaan over de geluidproductie van nieuwe wagons. Ook na 2005 zijn deze regels geactualiseerd en op dit moment bereidt de Europese Commissie een nieuwe revisie voor. De eisen aan wagons zoals die nu in de verordening zijn opgenomen, zijn onder andere het resultaat van de inzet van Nederland om het gebruik van stille wagons in de volledige Europese Unie te bevorderen. De publicatie van de WHO gaat over advieswaarden voor geluid op, onder andere, woningen. Uit de inzichten van de WHO zijn dus geen conclusies af te leiden over de geluidsproductie van nieuwe wagons. In dat licht zie ik dan ook geen grond om me in te zetten voor een herziening van de Europese eisen.

Tevens vragen de leden van de D66-fractie waarom niet alle spoorgoederen trajecten tot «quieter routes» zijn aangewezen. De verordening

definieert de «quieter routes» in artikel 5. Daarin is bepaald dat dit routes zijn van tenminste 20 km lengte, waarop het gemiddeld aantal goederentreinen in de nachtperiode 12 of meer bedraagt. Dit geldt in Nederland voor de Brabanneroute, de Betuweroute en de Havenspoorlijn. Deze routes zijn dan ook als «quieter route» aangewezen. Andere routes voldoen vooralsnog niet aan de gestelde criteria.

Ten aanzien van de aanpak van geluidseffecten voor wonen in de nabijheid van het spoor in de 14 verstedelijkingsgebieden kan ik de leden van de VVD-fractie als volgt informeren. De huidige geluidwetgeving verplicht initiatiefnemers die nabij het spoor woningen willen bouwen, om onderzoek te doen naar het geluid. Als blijkt dat niet aan de norm voldaan kan worden, moet een afweging plaatsvinden over te treffen maatregelen aan of langs het spoor. In alle gevallen moet het geluid binnen in de woning voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau. De initiatiefnemer is aan zet om deze maatregelen te realiseren. Deze wetgeving is in heel Nederland van toepassing, dus ook in de 14 verstedelijkingsgebieden.

De leden van de VVD-fractie vragen of er ook een handleiding komt voor bestaande bouw naar analogie van de «Handreiking nieuwbouw en spoortrillingen». Het opstellen van een brochure over spoortrillingen bij bestaande woningen is één van de aanbevelingen geweest van het «Joint Fact Finding»-traject naar spoortrillingen, dat eind 2021 is afgerond. Ik heb deze aanbeveling opgevolgd en een dergelijke brochure laten opstellen, in samenspraak met bewoners en vertegenwoordigers van gemeenten. Deze brochure zal ik voegen bij mijn aankomende brief over de beleidsintensivering spoortrillingen, die ik u nog voor de zomer verwacht te sturen.

Deze leden zijn tevens benieuwd naar wie verantwoordelijk zal zijn voor de kosten van eventuele voorschriften voor zeer veilige woningen vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij de inrichting van een gebied kan een decentrale overheid rekening houden met de aanwezigheid van het spoor. Het is sterk afhankelijk van het gebied en de gekozen inrichting, of er extra maatregelen nodig zijn om woningen veilig te maken. Ook spelen hier keuzes mee ten aanzien van het gewenste veiligheidsniveau. Het is dus primair de ontwikkelende partij en de decentrale overheid die invloed hebben op de eventuele additionele kosten.

De leden van de D66-fractie vragen welke maatregelen zijn genomen in de aanpak van woningen met hoge geluidbelastingen, waarom dit zeven jaar duurt en of sprake is van overschrijding van geluidsnormen. ProRail is sinds 2012 ervoor verantwoordelijk dat het geluid bij spoorwegen onder de wettelijke normen blijft. Ook worden de geluidknelpunten die er nog zijn, aangepakt (saneren). Deze sanering wordt uitgevoerd in het kader van de geluidwetgeving in de Wet milieubeheer. Hiervoor is het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG) ingericht. MJPG is een omvangrijk en langlopend programma vanwege de substantiële (landelijke) opgave en de doorlooptijd per locatie. Volgens de huidige inzichten gaat het daarbij om zo'n 16.000 zelfstandige saneringsobjecten bij weg en spoor. Vanwege een budgettekort is de aanpak in 2016 herijkt en opgeknapt. Daarbij is gekozen voor een gefaseerde aanpak waarbij de hoogst belaste locaties eerst met doelmatige maatregelen tegen geluidshinder worden beschermd (fase 1). Daarna volgen de overige locaties waar de norm overschreden wordt (fase 2). Het saneren gebeurt op basis van gedetailleerd geluidonderzoek, waarbij de huidige en toekomstige geluidbelasting berekend wordt. Na het geluidonderzoek maakt ProRail saneringsplannen. Hierin staat op welke plekken welke geluidsmaatregelen nodig zijn en wanneer deze maatregelen worden uitgevoerd. Omwonenden kunnen

officieel op de voorgenomen vaststelling van deze plannen reageren. Na de formele inspraakprocedure en de goedkeuring van het ministerie begint ProRail met de uitvoering. De uitvoering gaat zoveel mogelijk gelijk op met al geplande projecten. De werkzaamheden worden gebundeld om overlast te voorkomen.

Binnen het MJPG komen de woningen met de hoogste geluidsbelasting – meer dan 75 decibel – als eerste aan de beurt. Maatregelen die genomen worden zijn het plaatsen van raildempers, geluidschermen en gevelisolatie. De aard en exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van het geluidonderzoek. Inmiddels zijn alle saneringsplannen van fase 1 ingediend. De saneringsplannen van fase 2 moeten voor eind 2023 zijn ingediend.

In strikte zin is dan geen sprake van overschrijding van geluidnormen. De wet schrijft immers voor dat een plan wordt vastgesteld om woningen met hoge geluidbelastingen aan te pakken. Als dit plan op tijd is ingediend, wordt aan de wet voldaan. Het spreekt voor zich dat een plan nog geen daadwerkelijke vermindering van geluid oplevert. Daarom zet ik me in voor een snelle realisatie van de in het plan opgenomen maatregelen. Gezien de omvang van het programma zal dit echter tijd kosten.

De leden van de D66-fractie vragen of ik heil zie in landelijke afspraken ten aanzien van het nemen van maatregelen tegen milieueffecten bij nieuwbouw. Het Bouwbesluit stelt op dit moment al eisen aan de geluidisolatie van woningen, en via de geluidwetgeving zijn initiatiefnemers gebonden om in een aantal gevallen maatregelen te treffen om geluid te voorkomen. Of een dergelijke aanpak ook mogelijk is voor trillingen, zal ik verkennen in mijn voorbereiding van een landelijke aanpak van spoortrillingen.

Op het verzoek van de leden van de D66-fractie om in te gaan op de wijze waarop het Meerjarenprogramma Geluidsanering rekening houdt met de extra overlast uit de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer kan ik u mededelen dat dit programma in volle gang is. In het gedetailleerde geluidonderzoek wat per locatie wordt uitgevoerd, wordt de geluidbelasting berekend op basis van het geluidregister. Het geluidregister bevat gegevens over treinaantallen, deels op basis van toekomstprognoses en deels op basis van aantallen uit het verleden. Op basis van de berekende geluidbelasting worden maatregelen afgewogen, die vastgelegd worden in een saneringsplan. Daarnaast wordt het spoorgoederenmaterieel steeds stiller. Hoeveel geluid treinen (mogen) uitstoten wordt op Europees niveau gereguleerd. Het aandeel stil materieel neemt hierdoor steeds verder toe. Op veel trajecten betekent dit dat de berekende geluidbelasting op basis van het geluidregister hoger ligt dan de daadwerkelijke geluidbelasting. In die zin wordt rekening gehouden met de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer. Ik ben overigens van plan de beschikbare geluidruimte waar mogelijk te gaan afromen, enerzijds om de behaalde geluidwinst door het gebruik van stiller materieel te borgen voor bewoners die nu al langs het spoor wonen, en anderzijds om meer woningbouw langs het spoor mogelijk te maken. Hier zal ik in het aankomende actieplan omgevingslawaaï voor hoofdspoorwegen, dat ik verwacht dit jaar in ontwerp vast te stellen, dieper op ingaan.

Over de beoogde planning en de processtappen die de leden van de D66-fractie vragen rond een afweging over een landelijke aanpak van spoortrillingen hoop ik u te informeren in mijn aankomende brief over de beleidsintensivering spoortrillingen. Ik verwacht deze brief nog voor de zomer aan uw Kamer te sturen. Met betrekking tot de door deze leden

gevraagde normstelling voor de geluidsproductie van treinstellen geldt al Europese regelgeving.

Wat betreft het ongelijkvloers maken van overwegen waar deze leden naar vragen, stel ik vast dat dit een positieve bijdrage kan leveren aan het verminderen van trillinghinder. Maar gezien de lokale impact en de hoge kosten zie ik dit niet als een reële maatregel om trillingen te verminderen. Waar een overweg om andere redenen ongelijkvloers wordt gemaakt, kan een reductie van trillinghinder natuurlijk wel een mooie bijvangst zijn.

Op de vraag van de leden van de D66-fractie of ik bekend ben met de herhaalmeting door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in 2019, kan ik bevestigend antwoorden. Uit het RIVM-onderzoek van 2019 zijn geen aantallen af te leiden van het totale aantal bewoners dat ernstige hinder en/of slaapverstoring ervaart door trillingen van treinen. Het onderzoek was namelijk niet representatief, omdat het een herhaalmeting betrof onder een beperkte groep bewoners die ook aan het vorige onderzoek hadden meegedaan.

Verder ben ik op de hoogte van de onderzoeken die het RIVM heeft uitgevoerd naar de beleving van spoortrillingen. Het RIVM heeft recent een nieuw groot onderzoek op dit gebied afgerond, waarover ik u verwacht te informeren in mijn aankomende brief over de beleidsintensivering spoortrillingen.

Het is mijn intentie om bewoners in het Platform Spoorgoederenvervoer te laten participeren via het Landelijk Platform Overlast GoederenTreinen (LPOGT). Het LPOGT heeft een achterban van circa 40 lokale belangengroepen.

De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA vragen naar mijn visie ten aanzien van het oplossen van ruimtelijke knelpunten en de overlast voor omwonenden. Ik deel hun visie dat er heldere kaders moeten zijn voor leefomgevingsvraagstukken. Op het gebied van geluid zijn deze kaders aanwezig, met als helder uitgangspunt dat de initiatiefnemer van een ontwikkeling – of dit nu nieuwe woningen of uitbreiding van het spoor betreft – verantwoordelijk is voor het voldoen aan wet- en regelgeving die de omgeving beschermt. Bij de ontwikkeling van kaders op het gebied van trillingen en veiligheid voer ik veel gesprekken met medeoverheden. Het principe «de beweging betaalt» is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Ik ben het eens met het lid van de BBB-fractie, dat ook vervoerders een bijdrage hebben te leveren aan het verminderen van trillingen op het spoor. Dat geldt trouwens ook voor andere partijen in de spoorgoederensector, zoals verladers en wagoneigenaren. Binnen de innovatieagenda zijn deze partijen dan ook betrokken. Op dit moment wordt een praktijkproef uitgevoerd waaraan meerdere partijen uit de sector, waaronder verladers en wagoneigenaren, meewerken. Het doel van de proef is om in kaart te brengen of het niet perfect rond zijn van wielen een relevante invloed heeft op spoortrillingen, of spoortrillingen verminderd kunnen worden door tijdig wielonderhoud (afhankelijk van de conditie van het wiel) en welke effecten dit zou hebben op onder meer de kosten, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het materieel. Ik waardeer de inzet van deze partijen. In de gesprekken die ik ga voeren rond de uitwerking van het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer hoop ik tot een vervolg van deze inzet te komen.

De leden van de D66-fractie stellen mij verschillende vragen over het vervoer van ammoniak als dragende stof voor waterstof. Ik werk nauw samen met de Minister voor Klimaat en Energie aan de omgevingsveiligheid in relatie tot de energietransitie, in het bijzonder met betrekking tot de waterstofinfrastructuur. Daarbij is het uitgangspunt dat duurzame energie net zo veilig moet zijn als fossiele energie. Op 17 maart jl. hebben de Minister voor Klimaat en Energie en ik gezamenlijk het rapport over een studie omgevingsveiligheid toekomstige stromen waterstofvrije energiedragers aan uw Kamer gestuurd (Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 1192). Die studie laat zien dat zich een trend aftekent dat waterstof gebonden aan stikstof als ammoniak naar Nederland zal worden geïmporteerd. Daarnaast zijn er ook andere mogelijkheden om waterstof te binden en te vervoeren. In de brief wordt ook aangekondigd dat een visie wordt ontwikkeld op de rol van waterstofdragers zoals ammoniak in de energietransitie, en dat deze visie deel zal uitmaken van het NPE (Nationaal Plan Energiesysteem). Eind dit jaar zal hier meer over gezegd kunnen worden.

De zeehavens en grote industriële clusters zijn aangesloten op het Basisnet (zowel weg, binnenvaart als spoorvervoer) waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. Voor waterstof lopen verschillende initiatieven voor buisleidingen, op dit moment zijn die nog niet beschikbaar. Het vervoer van ammoniak dat aan de wet- en regelgeving voldoet kan door Nederland plaatsvinden; de keuze voor spoor, water of wegvervoer zal door de verlader en vervoerder worden gemaakt. Zoals tijdens het Commissiedebat Goederenvervoer van 13 april jl. (Kamerstuk 34 244, nr. 7 is benoemd, heeft het vervoer van ammoniak via buisleidingen en binnenvaart vooralsnog mijn voorkeur boven vervoer via spoor en weg. Ik laat dit jaar onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor veilig vervoer van ammoniak via buisleidingen. Een inschatting van de toekomstige verdeling van het vervoer tussen alle modaliteiten is gegeven alle onzekerheden nu niet te geven.

De leden van de D66-fractie stellen vragen over Robuust Basisnet. Het Robuust Basisnet wordt ingevuld langs de lijnen die in de kamerbrief van 14 juni 2021 zijn neergelegd (Kamerstuk 30 373, nr. 72). Dit jaar worden de laatste inhoudelijke beslispunten uitgewerkt. Te denken valt aan de ligging van de minimale afstand tussen spoor en bebouwing waarmee duidelijkheid wordt gegeven waar wel en waar niet gebouwd kan worden. Dit gebeurt in samenspraak met medeoverheden. Ik ga er van uit dat de bijbehorende wetswijzigingen en de wijziging van de regeling Basisnet in 2024 naar uw kamer gestuurd kunnen worden, zodat inwerkingtreding mogelijk per 1 juli 2025 plaats kan vinden.

De leden van de D66-fractie vragen voorts duidelijkheid over de voortzetting van het «warme BLEVE»-convenant. Zoals in de kamerbrief (Kamerstuk 30 373, nr. 75) met het Jaarverslag Basisnet 2021 is benoemd, is het convenant Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen niet op 1 januari 2022 afgelopen, maar na een evaluatie (zie: spoor Kenniscentrum InfoMil) tot 1 januari 2027 verlengd (Stcrt. 2022, nr. 30434).

De leden van de D66-fractie vragen mij nader te specificeren welke maatregelen op het gebied van veiligheid ik verwacht van marktpartijen. Bij de ontwikkeling van een Robuust Basisnet heb ik samen met medeoverheden verder onderzoek gedaan naar mogelijke gebouwgebonden maatregelen. Hierbij kunt u denken aan brand- en hittewerende beglazing voor het geval van brand of het plaatsen van nooduitgangen aan de niet-spoorzijde van een gebouw. De mogelijke maatregelen zijn publie-

kelijk beschikbaar in het Handboek omgevingsveiligheid uitgegeven door het RIVM. De mogelijkheid om deze maatregelen te eisen zijn vastgelegd in het besluit kwaliteit leefomgeving en voor voorschriften gebieden in het besluit bouwwerken leefomgeving. Hierbij is het aan de marktpartijen, zoals aannemers en projectontwikkelaars, om de maatregelen ook goed te implementeren zodat wanneer deze onverhoopt nodig zijn ook goed werken. College van burgemeester en wethouders is hierbij het bevoegd gezag en kan hierdoor handhavend optreden.

Richting de leden van de CDA-fractie met vragen over voortgang, tijdpad en uitgangspunten van het Robuuste Basisnet, zou ik graag het volgende willen zeggen. Ik heb, net als mijn ambtsvoorganger, moeten vaststellen dat het effectief sturen op risicoplafonds waar het huidige basisnet op stoelt, niet mogelijk is. Met het Robuuste Basisnet zal dan ook afscheid genomen worden van dit instrument dat vooral een schijn van zekerheid biedt aan decentrale overheden. Een beleidsevaluatie die dit onderstreept, bevindt zich in een afrondende fase en zal zodra die is besproken in de Stuurgroep Basisnet afgerond kunnen worden. Met de komst van de Omgevingswet komen ook langs het basisnet aandachtsgebieden te liggen voor brand, explosie en gifwolken zodat steden rekening kunnen houden met de belangrijkste risicoscenario's.

Een tweede belangrijk verschil is dat in het huidige systeem elke vijf jaar een verkenning wordt gemaakt van de risicocontouren voor de periode tien jaar vooruit. Ze leveren voor alle plaatsen langs de basisnetten de getallen voor het aandeel van het vervoer in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, op tien jaar vanaf het moment van de verkenning. Die verkenningen gaan daarmee voorbij aan de bandbreedte die er zit in de «voorspellingen» en de onderliggende oorzaken. Zo laten de verkenningen stevast een groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor zien, terwijl er feitelijk sprake is van een redelijk stabiel volume. De impact van de energietransitie kan vanwege de vele onzekerheden niet goed gemodelleerd worden, terwijl het beleidsmatig verstandig is daar rekening mee te houden. In het Robuust Basisnet worden daarom de voorspellingen van de risicocontouren vervangen door een veel rijkere langjarige verkenning: verder vooruitkijkend (20–25 jaar) en inzicht gevend in de belangrijkste risicobepalende ontwikkelingen. Dit vergroot de handelingsperspectieven voor Rijk en decentrale overheden, ook als er moet worden omgegaan met onzekere factoren zoals de hoeveelheid vervoersbewegingen als gevolg van de energietransitie.

Het derde element dat wordt gewijzigd, is het plaatsgebonden basisveiligheidsniveau, het zogenoemde $PR10^{-6}$ risicoplafond. Vanuit de wetenschap dat het sturen op de risicoplafonds niet mogelijk is bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar dat het wel wenselijk is voor steden om te weten waar wel en waar niet gebouwd mag worden, wordt het huidige plafond vervangen door een (in principe iets ruimere) vaste afstand vanaf de infrastructuur. Samen met de decentrale overheden wil ik afspraken maken over een werkbare, veilige afstand.

De leden van de CDA-fractie hebben behoefte aan meer inzicht in de wisselwerking tussen buisleidingen en spoorvervoer en bepleiten de verzameling van meer schattingen van te vervoeren hoeveelheden. Momenteel al laat ik elke vijf jaar een geschatte prognose opstellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de volgende tien jaar. In deze prognose is aandacht voor de geschatte vervoersstromen en stofcategorieën voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, weg en water. In de komende periode worden daarbij ook buisleidingen meegenomen. Deze prognoses geven een algemeen beeld, maar komen niet altijd uit door de vele onzekerheden, bij voorbeeld als gevolg van de komende

energietransitie. Ik wil met het Robuust Basisnet het huidige systeem van de verkenning vervangen door een rijkere, langjarige verkenning, zoals elders in mijn beantwoording beschreven. Ten aanzien van de stoffen die zich zullen aandienen voor de energietransitie, waaronder waterstof en waterstofdragers, heb ik elders in mijn beantwoording al aangegeven dat aan de visie hierop wordt gewerkt en dat die deel uit zal maken van het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE).

De leden van de SP-fractie vragen of niet eerst de buisleiding infrastructuur moet worden voltooid voordat verdere groei wordt toegestaan. Dat is geen gaanbare weg: de aanleg van infrastructuur vergt een lange doorlooptijd, terwijl voor het functioneren van onze groeiende economie ook rekening gehouden moet worden met groei in het vervoer van goederen. Overigens staan we niet stil: onlangs heb ik aangegeven dat in de tweede helft van 2023 de Kamer geïnformeerd wordt over de positie van buisleidingen in een multimodaal kader en heb ik gewezen op het Hy27-project van Gasunie en het Delta Rhine Project.

De mogelijkheid om verladers bij te laten dragen aan het borgen van een veilige en prettige leefomgeving, zoals de leden van de SP-fractie vragen, heb ik aangegeven in mijn brief. Het gesprek hierover zal plaatsvinden bij de uitwerking van het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer, via het proces zoals geschetst in de brief. Meebetalen aan oplossingen door alle marktpartijen, waaronder verladers, aan maatregelen zoals het Minder Hinder-pakket is één van de mogelijkheden die daarbij ter sprake zal komen.

Wat betreft de door de leden van de SP-fractie gevraagde mogelijkheden van gedwongen routing van gevaarlijke stoffen, biedt internationale en nationale regelgeving de optie om dat te doen. Dat betekent dat bepaalde delen van een route kunnen worden afgesloten voor bepaalde stoffen. De internationale regels geven aan dat dit kan als er bijzondere of plaatselijke risico's zijn, zoals spoorlijnen door woongebieden, ecologisch kwetsbare gebieden, economische centra of industriële zones met gevaarlijke installaties. In de Nederlandse praktijk is deze routing echter vrijwel onmogelijk uit te voeren. Zo zal er altijd de mogelijkheid moeten worden geboden om op de bedoelde plek van bestemming te komen (langs een andere route). Verreweg het meeste vervoer vindt internationaal plaats en worden de treinpaden daarvoor in internationale afstemming tussen de infrastructuurbeheerders uitgegeven. Gedwongen routing zal ertoe leiden dat het vervoer over andere routes plaatsvindt, waardoor het omgevingsveiligheidsrisico en de overlast (geluid, trillingen) op die locaties toeneemt (het waterbedeffect). Daarnaast kan deze aanpak ertoe leiden dat verladers, bijvoorbeeld uit kostenoverwegingen of de zekerheid, gaan kiezen voor het hiervoor ongewenster transport over de weg. Mijn inzet is daarom om afspraken te maken dat op vrijwillige basis wordt gekomen tot een keuze voor de veilige routes, in lijn met de motie van de leden Bouchallikh en De Hoop (Kamerstuk 29 984, nr. 1085).

De leden van de SP-fractie informeren naar de lessen die zijn getrokken uit de eerder gesloten convenanten ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen en vragen mij in te gaan op de voortgang in convenanten voor ammoniak en chloor. Door mijn voorgangers zijn over het vervoer van gevaarlijke stoffen vier convenanten gesloten. Zoals aangegeven in de kamerbrief jaarverslag basisnet 2021 (Kamerstuk 303 73, nr. 75) lopen drie van deze convenanten nog: het convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen, het convenant beëindiging incidentele chloortransporten door Nederland met Nobian en het convenant beheersing ammoniaktransporten over het spoor met OCI

Nitrogen Geleen en de Provincie Limburg. In het jaarverslag Basisnet geef ik u de stand van zaken over deze convenanten.

Convenanten zijn vrijwillige afspraken tussen partijen die aanvullend zijn op wet- en regelgeving. De wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is streng. Vervoer dat aan deze eisen voldoet, is veilig en moet ik in lijn met de internationale verdragen ook faciliteren. Over het spoor worden hiervoor de aangewezen Basisnetroutes gebruikt.

De leden van de SP-fractie informeren voorts naar de stand van zaken over mijn gesprekken met gemeenten langs goederenroutes die zorgen hebben omtrent de veiligheid van hun inwoners en in bouwambities aan het spoor. Via de Stuurgroep Basisnet ben ik bestuurlijk in gesprek met de decentrale overheden. Daarnaast komt dit onderwerp aan de orde op de regionale spoortafels. Er zijn mij tot op heden geen voorbeelden aangegeven van bouwambities die daadwerkelijk in de knel komen doordat gemeenten zorgen hebben over de veiligheid van hun inwoners.

De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA vragen mij hoe ik het veiligheidsniveau ga bepalen als het vervoer van gevaarlijke stoffen toeneemt. Het veiligheidsniveau van het vervoer wordt voor een belangrijk deel bepaald door de internationale regelgeving op het gebied van transport – voor het spoor is dat het reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen («Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses»: RID) – en het toezicht daarop. Uitgangspunt daarbij is dat het vervoer veilig moet zijn, of er nu 60 of 120 ketelwagons met gevaarlijke stoffen voorbijrijden. Verder is ook de veiligheid van de infrastructuur van wezenlijk belang. Daarnaast zijn onder meer de inrichting van de omgeving en eventuele gebouwgebonden maatregelen van belang om in het geval van een incident de gevolgen te beheersen. Het is wenselijk voor steden om te weten waar wel en waar niet gebouwd mag worden, daarom wil ik samen met de decentrale overheden afspraken maken over een werkbare, veilige afstand tussen bebouwing en de infrastructuur.

Ook vragen deze leden hoe het Minder Hinder pakket uitgevoerd wordt. Ik informeer u hierover in mijn aankomende brief over de beleidsintensivering spoortrillingen die ik nog voor de zomer naar uw Kamer zal sturen.

Als medeondertekenaar van de brief inzake het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie (Kamerstukken 29 826 en 32 813, nr. 176) kan ik de D66-fractie mededelen dat ik bekend ben met de Guidehouse studie. Deze studie verkent de potentie voor een aantal (haven-) industriële complexen om te verduurzamen. Wat dit betekent voor de vervoersvraag en de samenstelling van deze vraag laat zich nu nog onvoldoende duiden. Dat hierin wijzigingen komen is evident, maar wat dit gaat betekenen voor het vervoer van – onder meer gevaarlijke – goederen per spoor en de consequenties hiervan op de leefomgeving vraagt nadere analyse. Hetzelfde geldt voor het Nationaal Programma Energiesysteem (NPE) en, in dat licht, de vestiging van bedrijven en hun energiebehoefte. Voor het maken van afspraken hierover met bedrijven, in het bijzonder over transport van ammoniak als energiedrager, is het nu nog te vroeg. De Minister voor Klimaat en Energie is daarbij als eerste aanspreekbaar op keuzes in de energiemix, ook wat betreft elektrolyse. Het vermijden van het transport van ammoniak in Nederland is een onderwerp waar het kabinet aandacht voor heeft en dat ik in gesprekken met de Minister voor Klimaat en Energie, de industrie en de medeoverheden zeker meeneem.

Modal shift

De leden van de VVD-fractie vragen welke kansen momenteel onbenut blijven om meer (goederen)vervoer over het spoor mogelijk te maken. De kansen liggen met name in het duurzamere en veiligere karakter van het spoorgoederenvervoer. In mijn brief heb ik gepoogd duidelijk te maken dat klimaatwinst onbenut blijft, omdat bij vervoer per spoor de uitstoot van schadelijke emissies per tonkilometer beduidend lager is dan bij vervoer met andere modaliteiten. Ook kunnen mensenlevens gespaard worden, omdat in het vervoer per spoor minder dodelijke ongelukken plaatsvinden.

In mijn brief heb ik aangegeven dat het spoor een eigen positie heeft in logistieke ketens, enerzijds in concurrentie met andere modaliteiten, anderzijds complementair aan andere modaliteiten. De complementariteit met andere modaliteiten die de leden van de VVD-fractie zien, betreft de organisatie van logistieke ketens waarin verschillende vervoerswijzen worden gecombineerd om goederen van A naar B te verplaatsen. Het gaat daarbij ook om uitwisselbaarheid oftewel synchromodaliteit: spoor kan een alternatief zijn als bijvoorbeeld lage waterstanden vervoer over water beperken. Maar spoor moet ook in staat zijn positie in te nemen om delen van de logistieke keten op zich te nemen. Daarvoor is nodig dat het spoor meerwaarde kan bieden en zo de positie verdient om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte.

De leden van de VVD-fractie en de leden van de D66-fractie vragen zich af of mijn visie consistent is met de «Green Deal» en de ideeën van de Europese Commissie hierover. Dat is het geval: mijn visie is dat groei mogelijk moet zijn, maar hoeveel groei dat wordt, hangt van vele factoren af. Een eerste groep factoren zijn de maatschappelijke randvoorwaarden: behoud van de kwaliteit van de leefomgeving in al zijn facetten (geluid, trillingen, externe veiligheid). Een tweede groep factoren betreft de groeimogelijkheden die de sector zelf faciliteert door te investeren in innovatie en nieuwe productiemiddelen (zoals locomotieven, stil materieel, digitalisering). Nieuwe technologische mogelijkheden zoals «Automatic Train Operation» (ATO), digitale automatische koppelingen en digitale monitorsystemen kunnen ervoor zorgen dat het spoornetwerk beter benut wordt en verladers beter geïnformeerd worden over de verblijfplaats van de goederen die zij laten vervoeren. Een derde groep factoren heeft betrekking op de capaciteit van ons spoornet. Naar de mate waarin meer groei gefaciliteerd moet worden, zal dit – ondanks de inzet van nieuwe technologie, waaronder ERTMS – uitbreiding van ons spoornet vergen, onder meer langs de lijnen geformuleerd in het herziene Trans-Europese Netwerk Transport (TEN-T). In hoeverre de groeiambitie van de Green Deal gehaald wordt, is daarmee dus een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de private en publieke sector.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris het van belang vindt een sterke, innovatieve, duurzame en veilige sector te ontwikkelen door concurrentie en vragen hoe dit gestimuleerd zal worden. Goede en eerlijke concurrentie is mijns inziens de belangrijkste stimulans om een sterke, innovatieve, duurzame en veilige sector te ontwikkelen. Dat is geen gemakkelijke opgave in een sector waar het rendement beperkt is. Toch wil ik samen met de sector bezien hoe we de concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten kunnen verstevigen zonder daarbij steeds terug te vallen op subsidiering. Dat is ook de wens van de sector. Eén van de instrumenten is de (berekening van de) vergoeding die vervoerders moeten betalen voor gebruik van het spoor en de bijkomende diensten. Echter, in de kostenstructuur van vervoersbedrijven zijn er ook

andere belangrijke kostenfactoren, zoals materieel en arbeid, waar ik maar beperkt invloed op heb.

Aan de leden van de VVD-fractie kan ik bevestigen dat ProRail de tarieven voor gebruik van het spoor met 10,5 procent voor inflatie corrigeert. Correctie voor inflatie is ook in andere landen aan de orde, waarmee qua inflatie sec het marktspeelveld, zoals bepleit in de motie van de leden Minhas en Van Ginneken (Kamerstuk 29 984, nr. 968), niet wezenlijk verandert. Voor meer consistentie in het vaststellen van de tarieven is nodig dat op Europees niveau betere afspraken komen over de mate waarin kosten voor de infrastructuur en voor bijkomende diensten doorberekend kunnen worden. Daarvoor bereidt de Europese Commissie nadere, niet direct juridisch bindende richtsnoeren voor. Voor bijkomende diensten geldt als regel dat ze vastgesteld worden op basis van ten hoogste de totale kosten plus een redelijke winst. Alhoewel ik voorstander ben van het beginsel «de gebruiker betaalt», zou ik ruimte willen houden om de beheerder van de bijkomende diensten (bijvoorbeeld ProRail in het geval van parkeren en opstellen) juridisch en financieel in staat te stellen de tarieven te baseren op een beperktere kostenbasis omwille van maatschappelijke afwegingen, zoals in mijn brief benoemd. De hoogte van de tarieven is immers, zoals de leden van de SP-fractie aangeven, één van de instrumenten om de groei van het spoorgoederenvervoer te beïnvloeden. Daarnaast zal ik mij inspannen om op Europees niveau de transparantie over de (relatieve) hoogte en impact van de vormgeving van de gebruiksvergoeding (treinpadtarief en tarieven voor bijkomende diensten) te bevorderen, inclusief de toegepaste subsidieregelingen op nationaal niveau.

Ik ben het met de leden van D66 eens dat het op orde brengen van een basiskwaliteitsniveau voor de (goederen) spoorwegen van groot belang is voor de modal shift. Op de Havenspoorlijn wordt hier door ProRail hard aan gewerkt. Wat het basiskwaliteitsniveau precies moet zijn, is onderdeel van dezelfde vraag voor het nationale spoornetwerk.

De leden van de D66-fractie vragen naar mijn beeld van de concurrentiepositie van spoorgoederenvervoerders in andere Europese landen. Het beeld is dat in Nederland de sector een beperkter aandeel neemt in de modal split dan in andere landen. Zoals gemeld in mijn brief neemt het vervoer per spoor gemeten in tonkilometers een aandeel van ruim 5 procent in het totale vervoer van goederen. In Duitsland is dat bijvoorbeeld ruim 17 procent. Dit grote verschil wordt verklaard door de relatief omvangrijke binnenvaartsector in Nederland.

De leden van de SP-fractie verzoeken om de groei van vrachttransporten op de drukst bereden tracés goed in kaart te brengen en deze informatie te delen met bewoners. Ook wordt gevraagd naar het onderzoeken van alternatieven voor spoorvervoer. In het kader van de Integrale Mobiliteitsanalyse van 2021 is een bandbreedte voor de verwachte autonome groei in kaart gebracht. Deze informatie is beschikbaar voor alle belanghebbenden. De mate waarin meer groei zal optreden en de vertaling daarvan in tonnages en aantallen wagons, hangt echter van vele factoren af. Omdat hier sprake is van marktsturing, is het onderzoeken van alternatieven een zaak van verladende partijen.

De leden van de SP-fractie doen de suggestie om de modal shift regeling uit te breiden voor verladers die hun goederen willen verplaatsen van de weg naar het water. Conform de kabinetsambitie in het Coalitieakkoord (bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) richt de regeling op het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar zowel spoor als water. Ik ben van

plan om hieraan vast te houden. Indien uitbreiding aan de orde is, dan zal dit gericht zijn op beide modaliteiten.

In antwoord op de vraag van de leden van de SP-fractie om te sturen op de aard van de vervoerde goederen, zie ik daarvoor gegeven het vrije verkeer van goederen geen mogelijkheden. Wel worden regels gesteld aan het vervoer van bepaalde goederen, zoals veiligheidseisen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het blijft echter aan de verlader en zijn logistieke dienstverlener om een keuze te maken uit de dienstverlening die vervoerders op de verschillende modaliteiten aanbieden.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar welke financiële maatregelen voortkomen uit de visie in het bijzonder hoe de kosten van het gebruik van het spoor kunnen worden verlaagd ten behoeve van een gezonde concurrentiepositie en modal shift. De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA informeren naar te wijzigen wetten en te nemen infrastructurele maatregelen. Op dit moment heb ik daar nog geen antwoord op. In het Programma Toekomstbeeld Openbaar Vervoer analyseer ik samen met betrokken partijen hoe een toename van goederenvervoer en een toename van reizigersvervoer blijven passen op het Nederlandse spoornet. Uit deze netwerkanalyse moet blijken welke knelpunten optreden en welke maatregelen nodig zijn om deze weg te nemen. Deze maatregelen wil ik meenemen in het totale pakket dat nodig is om uitvoering te geven aan het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer (en het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer). Tot die tijd blijft het huidige instrumentarium van kracht.

Participatie

De inrichting van het participatietraject en het daarvoor benodigde tijdspad, waar de leden van de VVD-fractie, van de D66-fractie, van de GroenLinks-fractie, van de PvdA-fractie en het lid van de BBB-fractie naar vragen, vordert gestaag. Het participatietraject kent een aantal stromen: 1) het Platform spoorgoederenvervoer, zoals terugkomt in het Actieplan Spoorgoederenvervoer van D66 en het advies van APPM, 2) participatie-bijeenkomsten met marktpartijen, medeoverheden en omwonenden over de visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer, zoals ik dat 7 april jl. naar uw Kamer heb gestuurd, en 3) de meer reguliere gesprekken die ik blijf voeren met marktpartijen (zoals aan de spoorgoederentafel) en medeoverheden (zoals diverse bestuurlijke overleggen).

Ik ben aan de slag met de inrichting van een Platform spoorgoederenvervoer. De basis hiervoor is het bij mijn brief gevoegde advies van APPM. Dit platform, dat zich structureel moet gaan bezighouden met strategische vraagstukken, zoals het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer, wil ik onderbrengen bij het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving dat goed geëquipeerd is om het platform onafhankelijk te faciliteren gezien de wettelijke borging daarvan. Ik zal u binnenkort informeren over de beoogde voorzitter van het platform. Ik streef ernaar dat het platform na de zomer start. Naar de mate waarin dit platform activiteiten ontplooit, zal dit steeds meer bijdragen aan de discussie over het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer. Dit onafhankelijke platform is in eerste instantie een aanvulling op bestaande overlegstructuren.

Eerdaags start het ministerie met een eerste bijeenkomst met belanghebbenden. Tot nu toe is door (sector)partijen gematigd positief op de visie gereageerd. Voor de bijeenkomst is een breed spectrum aan partijen uitgenodigd: partijen aan de Spoorgoederentafel (vervoerders, verladers, zeehavens), vertegenwoordigers uit regio's langs de spoortracés in Noord-Brabant, Limburg, Gelderland en Overijssel, ProRail en

omwonenden. Het participatietraject heeft tot doel om scherp te krijgen waar de overeenstemming zit als het gaat om de toekomst van het spoorgoederenvervoer en waar de tegenstellingen (blijven). Ik wil dit jaar nog een aantal participatiemomenten organiseren om het beeld verder te verdiepen. Voor het einde van dit jaar wil ik uw Kamer informeren over het antwoord op de vraag wat de toekomst van het spoorgoederenvervoer is op grond van de participatie. Begin volgend jaar zal ik hier handen en voeten aan geven door in kaart te brengen welke maatregelen denkbaar zijn om die toekomst van het spoorgoederenvervoer daadwerkelijk te realiseren, dit zullen maatregelen zijn waar alle betrokken partijen een rol hebben te pakken. Voor de zomer van 2024 kan ik dan een voldragen Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer aan uw Kamer aanbieden.

De leden van de VVD-fractie informeren naar de betrokkenheid van andere ministeries bij de uitwerking van het toekomstbeeld. De ministeries van Economische Zaken en Klimaat en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zullen op ambtelijk niveau betrokken worden. Ik sluit niet uit dat ook andere ministeries betrokken zullen worden. Afhankelijk van de te nemen maatregelen krijgen zij ook een rol in de uitvoering daarvan voor zover deze op het terrein van het desbetreffende ministerie liggen. Wat dat precies moet zijn, laat zich nu nog niet benoemen gezien het lopende participatieproces.

De leden van de VVD-fractie, van de D66-fractie en van de CDA-fractie wijzen terecht op het betrekken van de buurlanden en, zoals het CDA aangeeft, de in ontwikkeling zijnde Europese havenstrategie. De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA informeren naar het overleg met Duitsland en België over de knelpunten rondom grensoverschrijdend spoorvervoer.

Met Duitsland werk ik al samen in het kader van de Joint Declaration of Intent Rail Freight. Dit samenwerkingsverband richt zich juist op het stroomlijnen van het beleid in beide landen om de positie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren. Meer concreet zal ik met Duitsland bezien of onder de vlag van deze samenwerking een discussie gevoerd kan worden met inachtneming van de aanstaande havenstrategie. Overigens heb ik ook contacten met de deelstaat Noordrijn-Westfalen om te spreken over de grensoverschrijdende verbindingen.

De samenwerking met België kent een andere dynamiek. Regelmatig wordt met België gesproken, zowel op federaal niveau als met het Vlaams gewest. België heeft recent haar ambities met spoorgoederenvervoer gepresenteerd. Ook met België zal ik bezien hoe een goede aansluiting gevonden kan worden met de Belgische beleidsambities, inclusief de ambities met betrekking tot de zeehavens.

Met Frankrijk is dit voorjaar in de gezamenlijke regeringsverklaring voorzien om verdere samenwerking te zoeken onder andere op het gebied van spoorgoederenvervoer. Momenteel heeft het spoor op deze vervoersrelatie nog een bescheiden aandeel, zodat hier nog veel te winnen is in de door verladers te maken vervoerskeuzes. Daarvoor is meer inzicht nodig in de exacte redenen waarom dit aandeel zo bescheiden is.

In breder verband wordt al samengewerkt in het kader van de Europese spoorgoederencorridors die op grond van Verordening 913/2010 zijn ingericht. Het gaat hier om de Rijn-Alpen corridor, de Noordzee-Middellandse zee corridor en de Noordzee-Baltische staten corridor. In de uitvoerende comités van deze corridors worden regelmatig beleidsontwikkelingen gedeeld en afstemming gezocht omtrent investeringspro-

gramma's in de participerende landen. Verder werk ik samen met Polen: in 2021 zijn de afspraken met Polen nog vernieuwd.

Binnenkort verwacht ik voorstellen van de Europese Commissie voor het «Greening Freight Package». Daarin is een herziening van capaciteitsmanagement en van de richtlijn intermodaal vervoer voorzien. Ik zal samenwerking met de buurlanden zoeken bij het beschouwen van deze voorstellen.

Momenteel wordt gewerkt aan een Europese havenstrategie waarin de economische inmenging van buitenlandse mogendheden wordt gezien. Het gaat daarbij onder andere om de participatie in terminals; in het spoorgoederenvervoer heb ik daarvoor nog geen signalen verkregen. Ik vind het echter een goede suggestie van de CDA-fractie om dit aspect, inclusief de Europese ontwikkelingen ter zake, eveneens in de uitwerking van de visie mee te nemen.

Beantwoording van overige vragen

De leden van de VVD-fractie vragen zich af wat de criteria zijn voor een robuuste en ambitieuze visie op het spoorgoederenvervoer. Voor mij zijn dat de volgende. De visie is robuust als daarvoor zo groot mogelijke draagvlak is bij uw Kamer, bij de sector, bij de medeoverheden en bij omwonenden. Hoe daarbij de balans tussen «people», «planet» en «profit» uit zal vallen laat zich nog niet duiden, omdat dit de resultante moet zijn van de discussie met alle belanghebbenden. De visie is ambitieus als het spoorgoederenvervoer een significante bijdrage kan leveren aan de klimaatambities door vervoer van goederen met minder duurzame en minder veilige modaliteiten succesvol te verleiden om van het spoor gebruik te maken.

Conform het verzoek van de VVD-fractie informeer ik u over de uitvoering van enkele moties.

Met de motie van de leden Minhas en Van Ginneken (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 47) vraagt u mij om in samenwerking met ProRail te komen tot een implementatieplan van de 740 metertrein inclusief een maatschappelijke kosten-batenanalyse. ProRail voert momenteel in het kader van de MIRT-goederencorridors Oost en Zuidoost studies uit naar de implementatie van 740 meter treinlengte (i.c. studie Rotterdam – Venlo 740m en studie Rotterdam – Bad Bentheim 740m). Daarbij onderzoekt ProRail tevens de maatschappelijke kosten en baten. Deze studies zijn na de zomer afgerond, waarna het implementatieplan kan worden opgesteld. Belangrijke voorwaarde voor uitvoering van dit plan is de beschikbaarheid van financiële middelen, wat gegeven de huidige situatie geen gemakkelijke opgave zal zijn. Dit geldt ook breder ten aanzien van het tijdig voldoen aan alle – binnenkort herziene – TEN-T voorschriften, waarvan overigens de implementatie van 740 meter treinlengte en van ERTMS de belangrijkste zijn. Voor de vraag van D66 op welke trajecten nu al met 740 meter treinlengte gereden kan worden, verwijs ik naar de rapportage van ProRail terzake (bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 870). Essentie is dat in technische zin veel spoortracés een treinlengte van 740 meter kunnen faciliteren, maar dat voor een robuuste dienstregeling en de daadwerkelijke operatie de aanleg van wacht- en buffersporen van voldoende lengte nodig is. Overigens zal de uitkomst van de onderhandelingen dit jaar tussen Raad en Europees Parlement over het voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening moeten uitwijzen of er daadwerkelijk sprake zal zijn van een aangescherpte tijdshorizon. Zo heeft de Raad bij de vaststelling van zijn positie over het herzieningsvoorstel TEN-T in

december jl. er juist niet voor gekozen de tijdshorizon voor de uitrol van ERTMS voor het TEN-T uitgebreid netwerk aan te scherpen.

Met de motie van het lid Minhas c.s. (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 48) vraagt uw Kamer mij te verkennen of aanvullende middelen vrij te maken zijn om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te versterken. Naar aanleiding van het debat met uw Kamer van 15 december 2022 (Kamerstukken 29 984 en 29 893, nr. 1080) heb ik u gemeld € 2 miljoen vrij te kunnen maken om bedrijven in de spoorgoederensector die te maken krijgen met de grootste kostenstijging voor het parkeer- en rangeergebruik van het spoor, tegemoet te komen (Kamerstukken 34 244 en 29 984, nr. 5). Momenteel werk ik aan een uitbreiding van de inmiddels per 1 januari van dit jaar ingevoerde subsidieregeling voor het rangeren en opstellen. Ik voer hierover overleg met de Europese Commissie. Tevens vraagt u mij om te verkennen of er in Europa steun is om geldende staatssteunregels soepel toe te passen. Op dit punt verwacht ik meer mogelijkheden die zullen voortkomen uit een herziening van het raamwerk voor staatssteun aan de spoorwegen.

Met de motie van de leden Minhas en Van der Molen (Kamerstuk 29 984, nr. 998) vraagt uw Kamer mij een plan van aanpak op te stellen voor verbetering van het spoorgoederenvervoer en daar de aanbevelingen van de Nederlandse ambassadeur voor het Europees Jaar van het Spoor in mee te nemen. Met mijn visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer heb ik u de hoofdlijnen geschetst van de ambities. In dit Schriftelijk Overleg heb ik geduid hoe ik de participatie van belanghebbenden wil organiseren en hoe dit zal leiden tot een gedragen en ambitieus Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. In de discussies met belanghebbenden ga ik de aanbevelingen van de Nederlandse ambassadeur voor het Europees Jaar van het Spoor aan de orde stellen. Zoals geschetst in mijn brief van 8 juni 2022 (Kamerstuk 29 984, nr. 985) richt ik mij in het bijzonder op de aandacht die nodig is voor internationaal capaciteitsmanagement, grensbarrières, last mile delivery en digitalisering.

De leden van de VVD-fractie leggen terecht verbanden tussen mijn visie en de aanpak van andere grote spoordossiers (waaronder ERTMS, Robuust Basisnet en leefomgeving). Het is dan ook van het grootste belang om zorgvuldig koppelingen te leggen met deze dossiers. Dat was overigens al het geval in het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 782).

In het programma ERTMS werken alle sectorpartijen samen, waaronder ook de spoorgoederenvervoerders. Zoals eerder aan uw Kamer aangegeven (Kamerstuk 33 652, nr. 86), zijn geen aanvullende middelen gevonden om de spoorgoederenvervoerders te compenseren voor hun onrendabele top door ERTMS. Omdat de uitrol van ERTMS één van de aspecten is waardoor de concurrentiepositie van de spoorgoederensector onder druk staat, is het zaak dit vraagstuk integraal te bekijken. De uitrol van ERTMS is een complexe en langlopende opgave die de komende decennia zal duren.

Het Robuust Basisnet is gericht op het toekomstbestendig maken van de omgevingsveiligheid in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Investerings in bijvoorbeeld beveiligingssystemen als ERTMS dragen bij aan die omgevingsveiligheid.

Ten aanzien van de leefomgeving ga ik voort met de huidige aanpak. De aanpak van hoge geluidsbelastingen vindt plaats via het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP), waarvoor middelen zijn gereserveerd. Op de ontwikkeling van beleid op het gebied van spoortrillingen vindt veel

onderzoek plaats, onder meer via de innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen, waarvoor € 20 miljoen is gereserveerd. Keuzes om de leefomgeving van het spoor te verbeteren wil ik graag maken in overleg met de mensen die de problematiek direct ervaren. De inzet op participatie, deel van de visie op het spoorgoederenvervoer, sluit daar nauw bij aan.

Of de Betuweroute na 2026 volledig operationeel zal zijn, zo is de vraag van de VVD-fractie, kan ik kort zijn. Dat zal niet het geval zijn, omdat ook na 2026 onze Duitse partners nog volop bezig zijn met de bouw van een derde spoor tussen de Duits-Nederlandse grens bij Zevenaar / Emmerich en Oberhausen. In de brief van december 2021 heeft mijn voorganger de verwachting uitgesproken dat tegen het einde van dit decennium de drie sporen op het volledige tracé in gebruik kunnen zijn (Kamerstuk 29 984, nr. 953).

Op de vraag van de leden van de D66-fractie of ik van plan ben in de uitwerking van de visie het uitsluitend doorvoeren van (onbewerkte) goederen aan te pakken, is mijn antwoord daarop als volgt. Op grond van het vrije verkeer van goederen in de Europese Unie kan ik niet zonder meer beperkingen opleggen aan doorvoer. Vrij verkeer van goederen (en mensen) heeft in de afgelopen jaren bijgedragen aan de groei van onze welvaart. Doorvoer kan indirect bijdragen aan de vorming van toegevoegde waarde. Het kan immers zo zijn dat doorvoer de productie van goederen in andere (EU-) landen mogelijk maakt die vervolgens in productieprocessen in Nederland van nut zijn voor de vorming van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Doorvoer leidt dan indirect tot (economische) welvaartswinst. Wel kan ik in discussie met belanghebbenden dit vraagstuk nader bezien. Te denken valt aan maatregelen die doorvoer ontmoedigen. Een tijdelijk quotum, zoals de leden van de SP-fractie als suggestie noemen, zie ik op grond van Europese regels niet als een reële mogelijkheid. Liever denk ik aan maatregelen die ons in staat stellen meer toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie tot stand te brengen. Regionale overslag en multimodale terminals kunnen hierin een rol spelen. Het blijft echter aan de markt om hierin de juiste keuzes te maken.

De leden van de D66-fractie vragen naar de manieren waarop ik de digitalisering van de sector wil aanmoedigen. Daarbij onderscheid ik drie niveaus die ook onderling data uitwisseling vergen: 1) De uitwisseling van data tussen verlader en vervoerder, zodat de vervoerder de verlader kan informeren over de locatie en conditie van de te vervoeren goederen. 2) De uitwisseling van data tussen vervoerder en de infrastructuurbeheerder, zodat de vervoerder de voortgang van zijn treinen (en de daarin te vervoeren goederen) kan volgen en daarmee mede kan sturen op een verbeterde dienstverlening. 3) De uitwisseling van data tussen de fysieke onderdelen van het spoornetwerk en de infrastructuurbeheerder, zodat de beheerder in staat is de conditie van spoorstaven, wissels en andere onderdelen kan bewaken.

Voor deze punten zijn Europese technische standaarden voor interoperabiliteit vastgesteld (TSI TAF (Technical Specifications of Interoperability Telematics Applications Freight; wordt dit jaar herzien) en Railway Infrastructure Register (RINF)). Voor het tweede punt is al een aantal succesvolle innovatieprojecten uitgevoerd waar ProRail via Rail Net Europe (RNE) aan heeft meegewerkt: Electronic Exchange of Estimated Time of Arrival Information (ELETA), Rail Collaborative Decision Making (R-CDM) op de spoorgoederencorridor Rhine Alpine, de projecten Digital Train 1.0 en 2.0, en het Enhanced Data Interoperability for Combined Transport (EDICT) project voor de periode tot en met 2024. Voor het derde

punt past ProRail inmiddels innovaties toe op het gebied van «remote sensing».

In de laatste jaren is de houding van de Europese sector veranderd ten gunste van het delen van data in de logistieke keten. Zo maken veel vervoerders inmiddels gebruik van het Europese Train Information System (TIS) van RNE waarmee treinen grensoverschrijdend gemonitord kunnen worden. Het belang van het delen van data is van groot belang voor de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer en in het bijzonder het intermodale spoorvervoer.

Met steun uit het Nationaal Groeifonds werkt het ministerie aan het programma Digitale Infrastructuur en Logistiek. Ook de Digitaliseringsagenda uit de Goederenvervoeragenda die momenteel wordt herijkt, adresseert dit vraagstuk. In hoeverre platforms waar verladers kunnen zien tegen welke prijs, tijd en uitstoot zij hun goederen kunnen vervoeren, reeds gefaciliteerd worden, kan nader onderzocht worden. Vraag is wel in hoeverre hier een overheidstaak ligt, omdat het in het (economische) belang van marktpartijen is om hier invulling aan te geven.

In antwoord op de vraag van de leden van de D66-fractie welke maximumsnelheid nu voor goederentreinen geldt, verwijs ik naar het Register van Infrastructuur (RINF) en de jaarlijkse Netverklaring van ProRail. Daarin staat per tracé benoemd welke maximale snelheden toegestaan zijn. Weliswaar kan verhoging van deze maxima een efficiëntere en goedkopere dienstverlening van vervoerders aan verladers mogelijk maken, maar de consequenties voor het onderhouden van de infrastructuur en – belangrijker nog – de veiligheid van het spoorverkeer kunnen omvangrijk zijn. Bij wijzigingen in de infrastructuur dient de ILT een vergunning tot ingebruikname af te geven, waarna de technische mogelijkheden van de (vernieuwde) infrastructuur kunnen worden opgenomen in RINF en de volgende Netverklaring. Overigens ondersteunt het overgrote deel van de goederenwagons in Europa momenteel geen hogere maximumsnelheid dan in het RINF is vastgelegd.

Op de vraag van de D66-fractie of goederentreinen worden belast voor verblijftijd indien zij voorrang moeten verlenen aan personenvervoer, is het antwoord als volgt. ProRail baseert zich op de planning in de jaardienstverdeling en – kort voor uitvoering – de ad hoc verdeling. Dit gebeurt op grond van het Besluit capaciteitsverdeling. Indien een goederentrein in de planning moet wachten om voorrang te geven aan een reizigerstrein, dan factureert ProRail hiervoor gebruiksvergoeding op basis van de geplande wachttijd. De tarieven hiervoor publiceert ProRail in de Netverklaring die op grond van de Spoorwegwet jaarlijks wordt uitgegeven. Indien in de operatie een andere wachttijd ontstaat, bijvoorbeeld bij vertragingen dan wordt de facturering daarop niet aangepast. Uitzondering hierop zijn wachttijden op sommige emplacementen in havengebieden, waar ProRail de gerealiseerde wachttijden kan registreren. Daar vindt facturering overeenkomstig de gerealiseerde tijden plaats. Het eerste half uur telt hier niet in mee. Op de vraag of dit billijk is, is mijn antwoord positief: de vergoedingen vormen een stimulans om het spoor zo effectief en efficiënt mogelijk te gebruiken in het licht van de gestelde voorrangsregels. Zowel het reizigers- als het goederenvervoer profiteren hiervan.

De leden van de D66-fractie vragen mij te reflecteren op zorgen uit de spoorgoederensector dat Nederland een andere versie van het ERTMS implementeert dan omringende landen. De eisen aan het ERTMS-systeem zijn vastgelegd in Europese regelgeving (Vo 2016/919), genaamd de baseline. De meest actuele ERTMS-specificatie heet «baseline 3». Elke

fabrikant van zowel treinmaterieel als infrastructuur moet zich hieraan houden. Op deze wijze is de universele norm internationaal geregeld, net als bij bijvoorbeeld ook de normstelling voor USB-aansluitingen (stekker en poort). Het Europees Spooragentschap ERA houdt toezicht op het toepassen van de eisen en verleent vergunningen voor materieel en infrastructuur. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld (Kamerstuk 29 984, nr. 892 en Kamerstuk 33 652, nr. 83) zijn de Europese Commissie en de ERA verantwoordelijk voor het borgen van de interoperabiliteit van verschillende versies als er in de toekomst andere wensen qua specificaties zijn.

De uitrol van ERTMS in Europa neemt vele decennia in beslag, waarbij alle landen hun eigen tempo aanhouden en een eigen keuze maken voor één van de versies van ERTMS in de infrastructuur die past binnen de geldende EU-specificaties. Via de corridor-organisaties voor de drie TEN-T-routes die in Nederland starten / eindigen, en daarnaast met België en Duitsland in het bijzonder, is regelmatig overleg. Dit om goede afstemming te hebben over de ERTMS-versies op de grensbaanvakken, operationele afspraken, aansluiten van gebruikersprocessen op de grens en de toelating van het materieel. Dit is altijd nodig, zelfs als beide landen dezelfde versie van ERTMS uitrollen.

Het ERTMS-dossier is ook onderdeel van de met Duitsland afgesloten Joint Declaration of Intent Rail Freight. Jaarlijks bespreek ik de voortgang van deze samenwerking met de desbetreffende Duitse bewindspersoon. Daarnaast heeft het ministerie strategische platformen met Duitsland en België ingericht om de werkzaamheden en voortgang in te bespreken.

De leden van de D66-fractie vragen mij een overzicht te geven van de verschillende vergoedingen en kosten voor ERTMS die worden doorberekend aan de sector en deze te vergelijken met de omliggende landen.

Momenteel bouwen materieeleigenaren met behulp van subsidie van het Rijk en Europa hun locomotieven, die voldoen aan de criteria zoals gesteld in de programmabeslissing 2019, om voor ERTMS. Hierbij wordt het ombouwen van het eerste voertuig van een serie, een prototype, met 90 procent gesubsidieerd. Daarna is 50 procent subsidie beschikbaar voor het ombouwen van de serie. Binnen de te vergoeden kosten valt de technische ombouw, de kosten voor onttrekking van de locomotieven en de kosten die gemaakt worden voor toelating van de omgebouwde locomotief. Er wordt aan een nieuwe subsidieregeling gewerkt om de komende jaren de ombouw van nog meer locomotieven te ondersteunen. Deze zal in lijn zijn met de kaders, randvoorwaarden en criteria zoals opgesteld in de programmabeslissing ERTMS 2019.

Aangezien de bovenstaand beschreven subsidieregelingen niet tot 100 procent vergoeden, blijft een deel van de kosten die gemaakt worden om locomotieven om te bouwen, te onttrekken en toe te laten voor rekening van de eigenaar van de locomotief. Voor een deel van de locomotieven geldt dat deze geleased worden door goederenvervoerders van materieeleigenaren. Het is aan de materieeleigenaren in hoeverre de gemaakte kosten ook worden doorberekend in de leaseprijzen. Daarnaast is in het programma ERTMS rekening gehouden met kosten voor de opleiding van personeel, ook voor goederenvervoerders. De manier waarop deze kosten gecompenseerd gaan worden, is op dit moment nog niet bepaald.

Over de ombouwsubsidies van omliggende landen ten behoeve van goederenlocomotieven is vooralsnog de volgende informatie bekend:

- Voor Noorwegen en Italië geldt dat zij 50 procent subsidiëren van zowel prototypes als seriematige ombouw;

- In Duitsland is momenteel alleen subsidie beschikbaar voor specifieke voertuigen in de regio Stuttgart. Het gaat hierbij om 90 procent voor prototypes en 50 procent voor seriematige ombouw;
- Voor Tsjechië geldt dat zij tot 85 procent subsidiëren voor zowel prototypes als seriematige ombouw;
- Voor Denemarken geldt dat zij 50 procent subsidiëren;
- In België wordt momenteel alleen gebruik gemaakt van Europese subsidies.

Aan de leden van de CDA-fractie kan ik melden dat de relatie tussen natuur en de veiligheid van het spoorverkeer één van de aspecten aan de visie is die in Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer een plek verdient. Veiligheid staat daarbij voorop, maar het is goed om met alle belanghebbenden te verkennen wat gedaan kan worden om natuurbehoud te borgen. Ondertussen kunnen we niet stilzitten.

Op de korte termijn richt ProRail zich op de aanpak van specifieke locaties waar door toedoen van onder andere dassen en bevers de baanstabieleit, en daarmee de spoorveiligheid, niet meer gegarandeerd kan worden. Hiervoor is zij in nauw contact met RVO om de benodigde informatie aan te leveren zodat er bijtijds een aanvraag voor ontheffing op de verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming kan worden afgegeven. Zoals ook al eerder in de beantwoording van Kamervragen aangegeven (Kamerstukken 29 984 en 23 645, nr. 1094) ben ik voor de lange termijn met LNV aan het verkennen of een generieke ontheffing mogelijk is. De eerste gesprekken hierover zijn inmiddels gevoerd en er wordt gezocht naar een passende oplossing. Dit is echter niet van de ene op de andere dag geregeld. Zorgvuldigheid is vereist: het gaat immers over beschermde diersoorten.

De leden van de SP-fractie uiten hun bezorgdheid over mijn voornemen om de prioritering van reizigers- en goederenvervoer op het spoor meer in balans te brengen. De leden van de fracties van GroenLinks en PvdA stellen mij een vergelijkbare vraag. Ik heb niet bedoeld te zeggen dat het openbaar vervoer zonder meer zou moeten afschalen ten gunste van het goederenvervoer. Wat ik wel relevant vind, is om te bezien of de niet gebruikte ruimte door het openbaar vervoer enige ruimte kan bieden aan meer duurzamer en veiliger goederenvervoer om zo bij te dragen aan modal shift en klimaatwinst. Voor de reiziger moeten voldoende alternatieven overblijven, om het spoor aantrekkelijk te houden voor de reiziger. Alleen zo kan meer balans een maatschappelijke meerwaarde opleveren.

Het lid van de BBB-fractie informeert naar de betekenis van meer goederenvervoer per spoor voor het onderhoud van het spoornetwerk. Ik noteer dat als een belangrijk aandachtspunt om mee te nemen in analyses, omdat meer onderhoud meer financiële middelen vraagt en de beschikbare netto capaciteit beperkt. De ervaring leert dat achterstallig onderhoud, zoals op de Havenspoorlijn, deze problematiek verergert. Het verbeterprogramma Zee-Zevenaar (Kamerstuk 29 984, nr. 954) laat dit zien.