

Vergaderjaar 2022–2023

34 244

Logistiek en goederenvervoer

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 16 mei 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 13 april 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 februari 2023 inzake reactie op het rapport Navigating an uncertain future (Kamerstukken 35 207 en 34 244, nr. 62);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 april 2023 inzake inzet op integraal en multimodaal goederenvervoerbeleid (Kamerstuk 34 244, nr. 6).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Minhas
Griffier: Wiendels

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Alkaya, Van Ginneken, Koerhuis, Krul, Madlener en Minhas,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.00 uur.

De voorzitter:

Een hele goede middag allemaal. Welkom bij het commissiedebat Goederenvervoer, van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet iedereen in deze zaal van harte welkom. Ik heet de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat welkom, net als iedereen die thuis meekijkt. Dit debat staat gepland tot 18.00 uur. We hebben drie sprekers in de zaal van de zijde van de commissie. U heeft allemaal vier minuten spreektijd. Ik stel voor dat we vier interrupties toestaan. De eerste spreker aan de zijde van de Kamer is de heer Koerhuis van de VVD-fractie. Aan u het woord, meneer Koerhuis. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. We staan voor de bereikbaarheid van heel Nederland. We staan voor al die bedrijven, en alle mensen die werken op deze bedrijven, die afhankelijk zijn van een bereikbaar Nederland, zoals rondom de Rotterdamse haven en Schiphol, onze internationale knooppunten voor goederenvervoer, en rondom alle wegen, spoorwegen en waterwegen naar het achterland. Al die wegen, spoorwegen en waterwegen moeten elkaar versterken voor ons goederenvervoer.

We hebben het programma Modal Shift gestart om goederenvervoer van de weg naar het spoor en het water te verplaatsen. Ik begrijp dat de lage waterstanden in de zomer en het personeelstekort bij Rijkswaterstaat bij sluizen en bruggen hierbij voor problemen zorgen. In hoeverre wordt de doelstelling hierdoor niet gehaald? Wat doet de Minister om dit op te lossen? We hebben hierbij een subsidie gestart om bedrijven te stimuleren containers van de weg naar het spoor en het water te verplaatsen. We zien dat mkb-verladere er echter niet altijd tussenkomen omdat er een ondergrens voor het aantal containers is. Hoe kunnen we die mkb'ers helpen? Kunnen we die mkb'ers hun aanvragen voor een subsidie laten bundelen? Kunnen we de ondergrens verlagen? Kunnen we extra geld beschikbaar stellen uit de terugsluis van de vrachtwagenheffing?

We zien dat de subsidie slechts op twee routes geldt. De ene route is die tussen de haven van Rotterdam en Duitsland langs Arnhem/Nijmegen en Venlo: de vervoerscorridor Oost en Zuidoost. De andere route is die tussen de havens van Amsterdam en Antwerpen langs Rotterdam en Zeeland: de vervoerscorridor Zuid. Waarom wordt de vervoerscorridor Oost niet uitgebreid over de IJssel naar Zwolle en over het Twentekanaal naar Twente? Waarom wordt de vervoerscorridor Noord niet toegevoegd over het water?

Het is goed dat we de vrachtwagenheffing gaan invoeren, zodat buitenlandse vrachtwagens gaan meebetalen aan onze wegen en omdat onze vrachtwagens een verlaging van de motorrijtuigenbelasting en verduurzaming ervoor terugkrijgen. De wet is aangenomen. Ik heb drie moties ingediend, namelijk voor het tegengaan van sluiproutes op N-wegen, voor het invoeren van hetzelfde tolheffingskastje als in België en Duitsland en om het groeipad van elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur in kaart te brengen. Wat is de stand van zaken van de uitvoering van deze moties?

Ik richt me op de bereikbaarheid van de regio. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de bereikbaarheid van de havens van Zeeland, Zwolle, Twente en Groningen? Wat is de stand van zaken bij de railterminals van Gelderland, Tilburg en Venlo?

Ik ben op werkbezoek geweest naar het Twentekanaal. Rijkswaterstaat heeft het Twentekanaal verdiept en het sluiscomplex verdubbeld. Ik begrijp dat een aantal bruggen over het Twentekanaal nog te laag is voor drielaagse containerschepen. Gaat de Minister dit nog oplossen? Er is al jarenlang een discussie om het Twentekanaal door te trekken naar het Dortmund-Ems-Kanal en het Mittellandkanaal. Wat is de impact van de aanpak van het Twentekanaal op de businesscase van de doortrekking naar Duitsland?

Ik ben ook op werkbezoek geweest naar het Twentespoor. De mensen zitten hier in het publiek. Ik heb gezien dat ze daar veel overlast van het spoor ervaren. Wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen?

Wat is de stand van zaken van de aanpak van de Seine-Scheldeverbinding naar België en Frankrijk?

Voorzitter. De luchtvracht versterkt ons goederenvervoer over de weg, het spoor en het water en zorgt, door slechts maximaal 30.000 van de 500.000 vluchten op Schiphol uit te voeren, voor 25% van de banen. Ik heb een motie aangenomen gekregen om die banen te behouden en een apart slotdoel in te voeren voor een maximaal aantal vrachtluchten. Wat is de stand van zaken?

Voorzitter. Buisleidingen zijn belangrijk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. We gaan hiervoor de Delta Corridor aanleggen tussen de haven van Rotterdam en Duitsland, door Brabant en Limburg. Wat is de stand van zaken? Hoeveel vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor gaat dit schelen? Kunnen we niet ook een buisleiding aanleggen door Gelderland en Overijssel? Ik begrijp dat we buisleidingen hebben voor brandstoffen zoals autogas, benzine en diesel, die onder lenW vallen, en voor energiedragers zoals aardgas en waterstof, die onder EZK vallen. Hoe gaat die verdeling eruitzien voor groengas, groene ammoniak en methanol?

Voorzitter. Het is goed dat we in de Rotterdamse haven criminaliteit hard gaan aanpakken, maar er kan een waterbedeffect ontstaan richting het achterland. Ik begrijp dat kleine regionale havens en terminals nu al moeilijk aan alle brand- en beveiligingseisen kunnen voldoen. Hoe kunnen we die regionale havens en terminals helpen? Ik hoor dat wij andere eisen stellen dan België en Duitsland. Ik begrijp dit niet goed. Zouden de Minister en de Staatssecretaris dit kunnen onderbouwen?

Als containers van regionale havens en terminals naar de Rotterdamse haven gaan, hoor ik dat sta- en liggeld moeten worden betaald als de trein stilstaat of het schip stilligt. Ik begrijp dit ook niet goed. Zouden de Minister en de Staatssecretaris dit kunnen onderbouwen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. De volgende spreker van de zijde Kamer is de heer Krul. Gaat uw gang, meneer Krul.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Terwijl wij hier spreken, zijn de bergingswerkzaamheden bij het spoor bij Voorschoten nog in volle gang. Ik wil ook in dit debat, het debat over spoorgoederenvervoer, benadrukken dat ik iedereen die daar nu werkzaam is in ieder geval veel sterkte wil wensen, iedereen die daar werkzaam is en iedereen die daarbij betrokken was natuurlijk.

Voorzitter. Bij gemeenten bestaan al langer zorgen over de veiligheid van spoorgoederenvervoer. Die zorgen moeten we serieus nemen zonder in de kramp te schieten dat spoorgoederenvervoer per se minder zou moeten of inherent onveilig is. We hebben in december nog het commissiedebat Spoor gehad, dat voor een belangrijk deel gewijd was aan het

pleidooi van verschillende burgemeesters voor meer openheid over hoe en welke stoffen vervoerd worden en wat de toename is. Deze gemeenten zijn geholpen met meer openheid en duidelijkheid hierover, zodat zij daar rekening mee kunnen houden en op kunnen plannen. Graag hoor ik meer over de voortgang van de landelijke visie over hoe gevaarlijke stoffen over het kernnet goed vervoerd kunnen worden en tegelijkertijd bebouwde gebieden goed beschermd kunnen worden. Staatssecretaris, wat is de status van de modernisering van het spoorbeveiligingssysteem op het kernnet?

Voorzitter. Op het gebied van spoorgoederenvervoer moeten we een balans zien te vinden tussen enerzijds minder hinder en anderzijds het feit dat spoorgoederenvervoer relatief veilig is, misschien wel een van de meest veilige manieren, voor het vervoer van bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen ten opzichte van andere manieren van transporteren. We kennen de zorgen over de hoeveelheid transporten via de Brabantroute. Deze hoeveelheid lijkt haaks te staan op de ambities op het gebied van woningbouw en de veiligheid van die woningbouw. We kennen bijvoorbeeld ook de zorgen in het oosten van het land bij de Betuweroute, waar onder andere veel trillingshinder wordt ervaren. Zowel in Brabant als bij de Betuweroute zijn er grote zorgen over spoorgoederenvervoer dwars door dorpen heen.

Voorzitter. Dit kabinet zet allereerst in op vervoer via buisleidingen. Daarbij wel even een vraag. Hoe gaan we bij die buisleidingen inzetten op capaciteitsverruiming, zodat bijvoorbeeld die Brabantroute ontlast kan worden? Welke stappen gaat het kabinet op dit gebied zetten? Na buisleidingen zet het kabinet in op vervoer via spoor en scheepvaart. Ook dat kunnen wij volgen, al moeten we de zorgen die ik net noemde zeer serieus nemen en daar actie op ondernemen. Een aantal vragen. Zou het kabinet kunnen zeggen wanneer het plan van aanpak voor een onderzoek naar de mogelijke routes voor spoorgoederenvervoer er ligt? De CDA-fractie heeft eerder al een compliment uitgedeeld over de Minder Hinderaanpak, maar we zijn wel benieuwd naar de voortgang, naar de concrete acties. We hebben net een gesprek gehad met mensen die ook enthousiast zijn over het Minder Hinderpakket en dan ben je bijna geneigd om nu al te pleiten voor bijvoorbeeld een tweede tranche, maar dat zou simpelweg te vroeg zijn, omdat er nog erg veel onduidelijkheid is over de acties die überhaupt in de eerste tranche genomen worden.

Voorzitter. Ik kan niet genoeg benadrukken dat de inzet op onderhoud en instandhouding van onze infrastructuur goed is. Tegelijkertijd hakt die aanlegstop er nu wel in. Kan de Minister wat zeggen over hoe we bij de modaliteiten waar we bij goederenvervoer op inzetten, buizen, spoor en scheepvaart, zo snel mogelijk het basiskwaliteitsniveau halen? Wat gaat het kabinet daar concreet aan doen?

Voorzitter, als laatste. Lichte elektrische vrachtoertuigen, zoals vrachtfietsen en compacte elektrische distributievoertuigen, bieden kansen, kansen voor in het bijzonder stadslogistiek. Ze zijn duurzamer in termen van CO₂-uitstoot dan bijvoorbeeld een dieselbestelbus en ze kunnen een kosteneffectief alternatief bieden voor de elektrische bestelwagen. Hoe kunnen we de aantrekkelijkheid en bekendheid vergroten? Zoals u weet, heeft het CDA veel oog voor de veiligheidsaspecten van deze voertuigen. Ook graag hier een reflectie op.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul. Dan gaan we naar mevrouw Van Ginneken namens D66. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Nederland speelt als toegangspoort van Europa mee in de logistieke eredivisie. Daar was ik mij helemaal niet van bewust

toen ik als 10-jarige meereed op de vrachtwagen van mijn ome Nol. Ik heb eerder over hem gesproken hier. Toen zag ik vooral het harde werken en de lange dagen die je dan moest maken. D66 vraagt vandaag aandacht voor de modalshiftrandvoorwaarden en voor de spoorgoederenvisie, want dat zijn belangrijke onderwerpen om in die eredivisie te blijven spelen en dat is dus ook belangrijk voor onze toekomstige welvaart. Voorzitter. «Modal shift» is eigenlijk gewoon een chique term voor het duurzamer en veiliger verplaatsen van goederen. Daarvoor moeten de randvoorwaarden natuurlijk op orde zijn en moeten de alternatieven aantrekkelijk zijn, zodat vervoerders en verladers opties hebben, bijvoorbeeld dankzij goed beheer en onderhoud van de infrastructuur. Maar ik ontvang signalen dat de planning van dat beheer en onderhoud niet zo goed aansluit bij de behoefte van de sector. Zij plannen lang vooruit, maar de overheid veel korter. Herkennen de bewindspersonen deze kritiek? Kunnen zij toezeggen om in overleg met havens en vervoerders een langjarige planning te maken van stremmingen door onderhoud?

Voorzitter. Spelen in de logistieke eredivisie vraagt om een integrale kijk op goederentransport. Dat betekent: alle goederen op de meeste geschikte manier vervoeren. Voor gevaarlijke stoffen, zoals ammoniak, betekent dit wat ons betreft: vooral buisleidingen. Maar de Structuurvisie Buisleidingen is al tien jaar oud. Daarin is de impact van de energietransitie helemaal niet meegenomen. Toch moet die visie eigenlijk nog twintig jaar mee. Kan de Minister toezeggen deze structuurvisie integraal te actualiseren, in samenhang met een goede herijking van de Goederenvervoeragenda? Daarbij gaat het dus ook om de buisparagraaf in die agenda. Kan die structuurvisie tegelijk met de Goederenvervoeragenda worden opgeleverd?

Voorzitter. Vervoer over water is een andere duurzame en veilige manier voor het vervoeren van goederen en stoffen. Dit moeten we stimuleren en niet ontmoedigen. Daarom is het des te vreemder dat de bedientijden van sluizen nu worden beperkt. Hoe zien de bewindspersonen die tegenstelling? Welke investering zou nodig zijn om dat tegen te gaan? Duitsland wil een heel groot deel van de CO₂-vrachtwagenheffing doorsluizen naar andere modaliteiten. Het idee is om 80% van de opbrengsten daarvan in goederenspoor te investeren. Kan de Minister toezeggen te onderzoeken of de opbrengst van de vrachtwagenheffing, naast de afgesproken terugsluis voor verduurzaming van het wegtransport en de innovatie van overslagpunten, voor een deel ook kan worden doorgesluisd naar waterwegen en spoor?

De heer **Madlener** (PVV):

Het zwaarder belasten van het wegtransport: dat is natuurlijk waar D66 altijd voor staat. De afspraak is ooit gemaakt dat er een volledige terugsluis zou zijn naar de goederenvervoerders, maar die blijkt nu van tafel te gaan. Dat is natuurlijk niet volgens de afspraak. Nu pleit D66 ervoor om nóg meer over te hevelen naar andere sectoren. Beseft D66 dat die heffing dan steeds hoger gaat worden?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb niet de conclusie getrokken dat die heffing omhoog moet. Ik heb de bewindspersonen gevraagd om te onderzoeken of een deel van de opbrengst van de vrachtwagenheffing misschien breder ingezet kan worden dan in de bestaande scope gedaan wordt. De bestaande scope is: verduurzaming van wegtransporten en innovatie van overslagpunten. Daar profiteren dus ook andere modaliteiten van. Misschien zou je die criteria wat kunnen oprekken, zodat er meer toepassingen voor in aanmerking komen. Ik ben nog niet zover dat de conclusie meteen moet zijn dat die heffing omhoog moet. Ik zie overigens wel dat Duitsland die conclusie wel getrokken heeft.

De **voorzitter**:

Meneer Madlener, voor een vervolgvraag.

De heer **Madlener** (PVV):

Als je een afspraak maakt met een sector – daar zijn wij overigens tegen – en zegt dat je 100% gaat terugsluizen naar die sector, omdat die elektrische vrachtwagens moet kopen, die gigantisch duur zijn, maar dan na het maken van die afspraak zegt dat je een deel daarvan toch wilt afromen voor andere sectoren, dan hou je je gewoon niet aan de afspraak. Er is al zo veel onrust in die sector. Ik vind het een heel vreemde insteek. Ik vraag me af of D66 wel betrouwbaar is.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De inzet van D66 is er juist op gericht om de logistiek betrouwbaar te maken en te houden. Daarvoor moet je heel goed nadenken over de modal shift en kijken hoe je andere modaliteiten een goede combinatie kunt laten maken met wegtransport. Ik hoorde volgens mij collega Koerhuis suggereren dat de subsidieregeling voor mkb'ers die containers per trein willen vervoeren, misschien ruimhartiger kan, in mijn woorden. Ik weet niet meer welke term de heer Koerhuis daarvoor gebruikte, maar hij deed de suggestie om naar de criteria te kijken. Ik heb de heer Koerhuis ook horen zeggen dat ...

De **voorzitter**:

Laten we proberen de antwoorden ook kort te houden, dan houden we voldoende ruimte voor interrupties. Was dit uw antwoord?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Kortom, we zijn met z'n allen aan het kijken hoe we de dingen zo goed mogelijk kunnen maken. Dat doet D66 ook. Ik hoop dat ook de PVV daaraan mee wil doen.

De **voorzitter**:

De heer Koerhuis gaat in vervolg hierop een vraag aan u stellen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat is deels uitlokking. Wat de VVD betreft is het natuurlijk altijd in overleg met de transport- en verladerssector zelf. Die sector moet namelijk ook de vrachtwagenheffing opbrengen. We zien ook dat het spoor relatief vol zit maar het water nog relatief leeg is. Ik heb dus ook specifiek het water benoemd. Ik hoop dus dat D66 het wel breder trekt en niet alleen naar het spoor kijkt.

De **voorzitter**:

Dat gaan we vragen aan mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dat is een terechte vraag om verduidelijking. De mensen die kijken en niet alleen luisteren, hebben mij driftig zien ja-knikken toen de heer Koerhuis zei: in overleg met de sector. Natuurlijk moet dat. Ik deed in mijn inbreng net een suggestie, ook naar aanleiding van het verkrappen of verkleinen van de bedientijden van sluizen. Water hoort daar wat mij betreft dus zeker ook in meegenomen te worden.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, mevrouw Van Ginneken. O, sorry, meneer Koerhuis heeft nog een vervolgvraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Wat is nou ook alweer het woord dat mevrouw Van Ginneken bedoelde: verengen, verkrappen? Nee, ik heb het niet alleen over het bedienen. Het bedienen van sluizen en bruggen is een taak van Rijkswaterstaat. Het gaat mij wat te ver om daar de vrachtwagenheffing voor in te zetten. Maar verladers en transporteurs zeggen tegen ons dat ze zien dat de wegen volraken en de sporen ook, terwijl het water nog leeg is. Binnen zo'n modal shift kan een deel van die vrachtwagenheffing bijvoorbeeld gebruikt worden om containers of gevaarlijke stoffen in tanks over het water te gaan vervoeren. Als de sector zelf dat zegt, dan kan ik dat heel goed begrijpen. Maar ik wil het niet verengen tot het bedienen van sluizen en bruggen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik wil het daar ook niet toe beperken. Ik heb dat alleen als voorbeeld genoemd van hoe vervoer over water ook beperkingen kent, waarvan de sector als geheel ook last heeft. Dat speelt ook bij de keuzes om goede afwegingen te maken: hoe ga ik mijn spullen vervoeren? Het is dus slechts een voorbeeld, maar ik ben het met de heer Koerhuis eens dat je naar alle modaliteiten en alle knelpunten kunt kijken om te zoeken naar hoe je dingen beter kunt maken.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. D66 vindt het logisch dat partijen die zorgen voor vraag, bijvoorbeeld naar gevaarlijke stoffen, ook meebetalen aan de gevolgen hiervan voor infrastructuur, veiligheid en leefbaarheid. Kunnen de bewindspersonen de Kamer informeren over wat de mogelijkheden zijn om het principe «de gebruiker betaalt» ook toe te passen op ons hele logistieke netwerk, de havens en de industriële complexen? Voorzitter. Dan nog even specifiek over het spoorgoederenvervoer. In het D66-actieplan voor spoorgoederenvervoer schreef ik dat de groei van deze sector hand in hand moet gaan met leefbaarheid en veiligheid. Ik ben optimistisch over de contouren van de plannen van de Staatssecretaris, maar ik ben heel erg teleurgesteld over haar planning. Waarom duurt het afmaken nou een jaar langer? Kan dat niet sneller? Burgemeesters en omwonenden liggen hier immers letterlijk wakker van. Kan de Staatssecretaris toezeggen deze kort na de zomer op te leveren, gelijktijdig met en ook inhoudelijk goed afgestemd op de herijking van de goederenagenda?

De **voorzitter**:

Daar hoorde ik een punt. Dan ga ik nog even naar meneer Koerhuis, want hij heeft een vraag aan u. Gaat uw gang, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoorde toch even «betalen naar gebruik» vallen. Nog los van auto's, want zelfs voor auto's wordt het al een hele klus om dat voor elkaar te krijgen... Als we dat al voor elkaar gaan krijgen, want we hebben twee technische briefings gehad met meer vragen dan antwoorden. Maar nu hoor ik D66 tussen neus en lippen door zeggen dat we ook het vervoer over spoor en water zwaarder moeten gaan belasten of daarbij in ieder geval moeten gaan betalen naar gebruik. Ik kan dat niet helemaal rijmen met de modal shift die wij voor ogen hebben naar het spoor en het water toe.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben blij met deze gelegenheid om dit uit te leggen. Ik heb geprobeerd om het kort en bondig te formuleren, maar dan valt er weleens wat weg. Ik heb in een eerder debat weleens gesuggereerd: zouden de havens

kunnen meebetalen aan maatregelen die nodig zijn om goederen veilig en op een leefbare manier door het achterland op de eindbestemming te krijgen? Eigenlijk heb ik mijn vraag nu verbreed naar: kunnen ook de afnemers van die goederen, bijvoorbeeld grote industriecomplexen, daaraan meebetalen? Natuurlijk zitten de kosten van het vervoer al verdisconteerd in de prijs die je bijvoorbeeld als vervoerder moet betalen als je over het spoor wil rijden. Maar misschien kun je daar breder naar kijken: wie kan bijdragen aan het dekken van die kosten van al dat vervoer?

De voorzitter:

Meneer Koerhuis heeft een vervolgvraag.

De heer Koerhuis (VVD):

De vraag is aan de bewindspersonen, maar mijn antwoord zou «nee» zijn, want volgens mij werken we aan een modal shift naar meer goederenvervoer langs onze havens, over ons spoor en over ons water.

De voorzitter:

Oké, meneer Koerhuis, voor het vervolg: in onze eigen bijdrages geven we een reactie op onze collega's of stellen we vragen aan de Staatssecretaris of Minister.

Mevrouw Van Ginneken, uw laatste 30 seconden gaan in.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ja, voorzitter. Dan ga ik in op het spoorgoederenvervoer. In de brief die de Staatssecretaris daarover stuurde, lees ik dat zij een jaar wil wachten met het oprichten van het platform voor omwonenden. Waarom doet ze dat niet nu al? Het is immers duidelijk hoe dat eruit moet komen te zien. Ik las ook dat zij de winst van innovaties naar omwonenden wil laten vloeien. Wat bedoelt de Staatssecretaris daarmee? Is zij het met D66 eens dat dit bijvoorbeeld kan met een fonds waarvan de omwonenden gebruik kunnen maken voor de financiering van maatregelen tegen trillingen bij hun huis? Voorzitter, staat u mij toe nog één vraag te stellen? Welke mogelijkheden heeft de Staatssecretaris om bij de capaciteitsverdeling te differentiëren naar bijvoorbeeld veiligheid – het gaat over gevaarlijke stoffen – leefbaarheid, geluid en trillingen en de mate waarin een vervoerder «leeg» en dus minder efficiënt vervoert? Kunnen dat criteria zijn om te bepalen wie voorrang krijgt bij een verdeling van capaciteit? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we door naar de vierde spreker aan de zijde van de Kamercommissie en dat is de heer Alkaya van de SP. Gaat uw gang, meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter. We hebben al eerder gesproken over de ambities van het kabinet om het goederentransport over spoor te laten groeien. De SP heeft toen al haar zorgen geuit over de toename van het aantal goederentreinen dat dwars door woonwijken heen rijdt of over spoor rijdt waarlangs woonwijken liggen of komen te liggen. In ons land wonen 1,3 miljoen volwassenen op minder dan 300 meter van het spoor. Als je de kinderen meetelt, zijn dat nog meer mensen. En nu al worden zij geplaagd door geluidshinder, trillingen en schade aan hun huis. Die hinder en schade moeten we wat de SP betreft oplossen voordat we kunnen nadenken over een verdere groei van het goederenvervoer over spoor. De maatregelen die het kabinet nu neemt om deze hinder te beperken zoals de oprichting van een platform voor bewoners, kunnen rekenen op onze steun, maar lijken simpelweg onvoldoende.

Het kabinet doet alsof een toename van het goederentransport een soort natuurfenomeen is of een marktfenomeen waar de overheid nauwelijks grip op heeft. Die houding moet veranderen. Ik maak dan ook bezwaar tegen het voornemen van de Staatssecretaris om regels aan te passen en goederentreinen vaker voorrang te geven op personentreinen. Wat bedoelt zij daar precies mee? Moet handelswaar voortaan vaker voorrang krijgen op mensen in het openbaar vervoer? Dat kan toch niet waar zijn? Graag een reactie.

De zorgen over de risico's van treinen met gevaarlijke stoffen aan boord worden breed gedeeld door provincies en gemeenten. De risicoplafonds, waar al jaren niet aan wordt voldaan, worden nu geheel terzijde geschoven. Het recente treinongeval bij Voorschoten heeft aangetoond dat het vervoer per spoor weliswaar veilig is, maar niet geheel risicoloos. Is de Staatssecretaris met gemeenten en provincies in gesprek over de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen en over hun oproep om de risicoplafonds gewoon in ere te herstellen? De Staatssecretaris heeft aangegeven bijvoorbeeld niets te voelen voor een gedwongen routing, zelfs nu duidelijk is geworden dat daar geen juridische belemmeringen voor zijn. Geldt dat ook voor de treinen met de gevaarlijkste ladingen zoals een lading ammoniak? Verwacht wordt dat dit transport sterk zal groeien. Of is bij alle stoffen een gedwongen routing voor de Staatssecretaris onbespreekbaar?

Mogelijk komen er in de toekomst buisleidingen, maar voorlopig moeten we bij het weren van de gevaarlijkste transporten genoeg nemen met pogingen om verladers te verleiden te kiezen voor de binnenvaart. Wij steunen de binnenvaart. Wij zijn altijd een warm pleitbezorger van de binnenvaart geweest, maar die sector heeft te maken met vele uitdagingen, zoals een gebrek aan goede ligplaatsfaciliteiten, een gebrek aan infrastructuur en achterstallig onderhoud aan bijvoorbeeld vaarwegen en sluizen. Deelt dit kabinet de mening dat hierin met spoed moet worden geïnvesteerd, zodat een groot deel van de gevaarlijke stoffen die niet door buisleidingen gaan, in ieder geval door de binnenvaart kan worden vervoerd en niet over het spoor hoeft te gaan?

Ten slotte, voorzitter. De vraag wat we überhaupt kunnen doen om het transport van dit soort gevaarlijke ladingen te beperken, wordt te weinig gesteld. Welke concrete plannen liggen bijvoorbeeld klaar om energie op te wekken dichtbij de plaats waar die nodig is, dus dichtbij fabrieken en dichtbij woonwijken, zodat die niet door het halve land vervoerd hoeft te worden? Ik denk bijvoorbeeld aan waterstof en ammoniak. Op welke manier wordt integraal naar dit soort vraagstukken op het gebied van energie en transport gekeken? Of is ieder ministerie bezig met zijn eigen ding?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. Keurig binnen de tijd. De laatste spreker van de zijde van de Kamercommissie is de heer Madlener van de PVV. Gaat uw gang.

De heer Madlener (PVV):

Ik zal proberen om het kort te houden. Sinds ik in de Kamer zit, sinds 2006, wordt er gesproken over een modal shift. Een modal shift betekent dat je het transport verplaatst van de weg naar het spoor en het water. Ik dacht, laat ik in voorbereiding op dit debat eens kijken wat er tot nu toe gepresteerd is. Ik heb eigenlijk het tegenovergestelde gezien. Er is namelijk meer over de weg vervoerd de afgelopen tien jaar. Dat is harder gestegen dan het transport over het spoor en via de binnenvaart. Zo zie je maar dat een Kamer vijftien jaar lang bezig kan zijn met bepaald beleid en dat er in de praktijk helemaal niets van terecht komt. We hebben natuurlijk de Betuwelijn gekregen. Die heeft even heel veel overgenomen van de

weg. Dat is natuurlijk prima, maar de groei is er wel uit. De aansluiting in Duitsland is nog steeds niet geregeld. Ik heb net nog eens even gekeken hoe het ervoor staat. Volgens de informatie die ik net gelezen heb, wordt er in Duitsland aan gewerkt tot 2026. Dan is er twee jaar lang veel hinder en wordt er bijna niks meer vervoerd over die lijn, terwijl we hier praten over een modal shift naar het spoor. Dat kan natuurlijk niet. Dan krijg je dus dat het via de Brabantroute gaat. Die zit vol. Het spoor zit vol. De Betuwelijn gaat achteruit in capaciteit. Dan gaan we hier praten over de modal shift; dat gaat natuurlijk niet. Misschien kunnen we de hele modal shift maar beter vergeten en zorgen dat er gewoon wegen worden aangelegd, zodat we niet allemaal in de file staan zoals de afgelopen maanden gebeurde.

De regering is ook gestopt met het aanleggen van wegen, dus we zitten ons weer helemaal in een nieuwe crisis te storten, een mobiliteitscrisis. Ondertussen worden er allerlei maatregelen aangekondigd om de vrachtwagens te elektrificeren. Er moet een zeer forse CO₂-reductie komen. Er komen tot 40 steden met zero emissies. Daar kunnen vrachtwagens straks niet eens meer naar binnen rijden. Die moeten dan geëlektrificeerd worden. Ik wil erop wijzen dat een elektrische vrachtwagen nog nauwelijks beschikbaar is. Die is tot wel vier keer zo duur, het bereik is te kort en er is geen laadinfrastructuur. De regering zegt: het moet heel snel gebeuren. Oftewel, we zijn weer een nieuwe crisis aan het optuigen in het goederenvervoer. Het goederenvervoer is natuurlijk iets wat we met z'n allen betalen. Onze welvaart is daar deels van afhankelijk. Als je dat gaat beperken of belemmeren en je die kosten enorm op gaat schroeven met hogere heffingen en allerlei dure, nieuwe technieken, dan gaan we dat met z'n allen betalen. Dan gaat de inflatie nog verder omhoog.

Ik vraag me af waar de regering mee bezig is. Dit gaat niet de goede kant op. De doelstellingen voor 2030 zijn gewoon niet haalbaar. We zitten ons allemaal doelstellingen op te leggen, ook als het gaat om stikstof. Die zijn niet haalbaar, tenzij je hele draconische maatregelen neemt die onze welvaart gaan inperken. Dat willen wij niet. Ik vraag dus toch aan de Minister en de Staatssecretaris om daar nog eens over na te denken. Zijn we niet te ambitieus? Nederland roept steeds: het moet allemaal beter, ambitieuzer en sneller. Het gaat niet. Het spoor zit vol, de weg zit vol: het gaat niet. We moeten stoppen met dit onhaalbare beleid. Er waren eind 2020 ongeveer 300 zero-emissievoertuigen geregistreerd op een totaal van 143.000. Ik heb net even gekeken: een elektrische vrachtwagen is nog niet beschikbaar. Het is veel te duur. Als je nu een elektrische vrachtwagen koopt, schrijf je die binnen een jaar of zes, zeven af. Je kan die bedrijven natuurlijk niet vragen om straks al die nieuwe vrachtwagens weg te gooien. Wil de regering in steden straks emissieloze werktuigen? Kraantjes moeten elektrisch worden, net als alles wat gebruikt wordt om mee te werken. Dat gaat niet. Die zijn niet eens beschikbaar. Waar zijn we mee bezig?

Voorzitter, afrondend. Wij maken ons ...

De voorzitter:

U had beloofd het kort te houden. We zitten nu al op vierenhalve minuut.

De heer Madlener (PVV):

Sorry. We maken ons grote zorgen over de ambities van de regering, over de kosten daarvan en over onze welvaart.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener. We zijn daarmee aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamercommissie. Ik schors dit debat voor twintig minuten. Het is nu 15.30 uur. Ik schors dus tot 15.50

uur. Ik zie u straks terug. Dan gaan we over naar de beantwoording van de zijde van het kabinet.

De vergadering wordt van 15.29 uur tot 15.50 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, we hervatten dit debat over het goederenvervoer van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We zijn toegekomen aan de beantwoording van de vragen door het kabinet, in dit geval de Minister en de Staatssecretaris. Ik begin met de Minister. Ik heb mij laten vertellen dat er geen blokjes zijn, dus de Minister zal direct overgaan tot de beantwoording. Ik stel voor dat we drie interrupties of drie vragen kunnen stellen. Als er dan nog ruimte is, bied ik u uiteraard nog de gelegenheid. Ik stel voor dat we de vragen kort houden, zodat we ook de antwoorden kort kunnen proberen te houden. Daardoor ontstaat er meer ruimte. Ik geef het woord aan de Minister. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Dank ook voor deze gelegenheid om met elkaar het debat te voeren over het goederenvervoer in de breedte, over alle vervoersvormen en over alle modaliteiten heen. Ik behandel de thema's in de volgorde waarin ze aan de orde kwamen in de eerste termijn. Dan betrek ik daar per thema gelijk de eventuele vragen bij die door de Kamerleden gesteld zijn.

Ik begin bij een belangrijk thema, de modal shift, oftewel de verschuiving van de ene modaliteit naar de andere, met name van weg naar water en spoor. Daar stelden vele leden vragen over. Het is belangrijk om de weg te ontlasten door goederentransporten van de overvolle wegen te halen.

Richting de heer Madlener zeg ik: ja, het wegvervoer neemt nog steeds toe, maar juist daarom zetten we al sinds vele jaren in op de modal shift.

Daarmee kunnen we er namelijk in ieder geval voor zorgen dat we een deel van die groei van de weg halen en richting andere modaliteiten brengen, want anders trekken we het op de weg echt niet meer. Er is ook niet tegenaan te bouwen, dus zonder die modal shift was het nog veel drukker geweest op de weg. We zien natuurlijk ook dat er economische groei is in Nederland en dat de bevolking van Nederland groeit. Dat heeft in zichzelf natuurlijk al het effect dat ook het goederenvervoer toeneemt.

Bij wat we al in gang hebben gezet, scheelt de modal shift dat we structureel 441.000 containers van de weg halen, dus 441.000 keer een truck met oplegger met een container erop. Dat is met name bij de knelpunten echt van wezenlijk belang. Dat in zichzelf helpt natuurlijk al bij de verduurzaming, omdat binnenvaart en spoor duurzamer zijn dan de weg. Niettemin neemt dat niet weg dat er nog steeds een opdracht ligt voor verdere verduurzaming. We hebben daartoe een subsidieregeling. Ik ga zo meteen nog op de verdere vragen in, maar gegeven het succes van die subsidieregeling overwegen we ook om de doelstelling hoger te stellen. Daar kom ik later in het jaar bij de Kamer op terug.

De heer Koerhuis vroeg of de doelstellingen in gevaar komen door personeelstekort bij Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat en de partijen waarvan personeel wordt ingehuurd, doen het maximale om in de afgesproken dienstverlening te voorzien. Als de bezetting komende zomer niet altijd honderd procent kan worden gegarandeerd, wat bij de huidige arbeidsmarktomstandigheden niet volledig valt uit te sluiten, dan wordt er gewerkt op basis van een verdringingsreeks. Dat wil zeggen dat de dienstverlening op de voor het beroepsgoederenvervoer belangrijkste routes voorgaat op de dienstverlening op ondergeschikte vaarwegen met een meer recreatief karakter, zodat we in ieder geval die goederentransportstromen door kunnen laten gaan.

We werken natuurlijk ook met alle logistieke partners aan oplossingen voor verstoringen door lage waterstanden. Tegengaan kun je ze niet, want

een lage waterstand is een lage waterstand. Maar we proberen dat in ieder geval zo veel mogelijk te beperken. Honderd procent klimaatbestendig zijn is technisch niet mogelijk. We bereiden ons naar de verdere toekomst wel voor op laagwatersituaties als gevolg van klimaatverandering, om er beter op voorbereid te zijn en om effectiever te kunnen reageren. Je ziet gelukkig – we hebben het vorig jaar met Rijkswaterstaat en de sector gezamenlijk in een vroegtijdig stadium kunnen oppakken – dat de sector ook steeds beter anticipeert op de vaker voorkomende periodes van laag water, bijvoorbeeld door het aanpassen van logistieke processen en door voorraadbeheer. Er zijn ook schepen die langer kunnen doorvaren bij een verminderde vaardiepte. Maar uiteindelijk geldt helemaal aan het eind dat we water dat er niet is, ook niet tevoorschijn kunnen toveren. Dan hebben we daar helaas mee te dealen. De heer Koerhuis vroeg ook naar de ondergrens in de modalshiftregeling: kan die omlaag? Op dit moment hanteren we een ondergrens van 3 TEU, de standaardmaat voor een container, per dag. Dat correspondeert met 750 TEU, omdat het meestal 40ft-containers zijn en 441 containers per jaar. Op basis van de door Brussel toegestane subsidie van € 20 per container levert dat een bijdrage van maximaal € 17.600 op. De subsidie voor dat bedrag gaat gepaard met relatief hoge uitvoeringskosten, want je moet de aanvraag toetsen, je moet monitoren of de modal shift dan behaald wordt en er moeten halfjaarlijkse rapportages ingeleverd worden. Als je de ondergrens dan nog verder naar beneden brengt en dus ook een lager maximaal subsidiebedrag hebt, dan kom je echt in de knel met de doelmatigheid van de regeling. De regeling is ook echt bedoeld om de wat grotere goederenvervoerstromen van de weg te krijgen. De heer Koerhuis vroeg ook of we dan geld beschikbaar kunnen stellen vanuit de terugsluis van de vrachtwagenheffing. De terugsluis is primair bedoeld om het wegtransport te verduurzamen en te helpen innoveren. Een deel van de terugsluisgelden kan worden ingezet voor het meten en verbeteren van de logistieke efficiëntie in het wegtransport. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om de zogenoemde «logistieke makelaars» in te zetten bij het bundelen van verschillende ladingen, zodat je vrachten van grotere omvang krijgt en ze daardoor in aanmerking komen voor de modal shift. Daar kan overigens ook het mkb van profiteren. Langs die route kunnen we dus iets doen, maar dat is de enige mogelijkheid die ik zie binnen de afspraken over de terugsluis van de vrachtwagenheffing. Deze zomer start de internetconsultatie over het meerjarenprogramma voor de terugsluis van de vrachtwagenheffing. Zo meteen ga ik in op de verdere vragen over de vrachtwagenheffing, maar ik maak nog even de vragen over de modal shift af. De heer Koerhuis vroeg of de corridor Oost kan worden uitgebreid naar de regio Zwolle en de regio Twente, en of de corridor Noord kan worden toegevoegd aan de modalshiftregeling. Ook daar geldt dat de goederenstromen op die routes en op de uitbreiding van de corridor nu nog te klein zijn voor effectieve toepassing van het corridorprogramma, maar dat monitoren we wel. Bij de vernieuwing van de programma's wordt de afbakening van die corridorgebieden ook opnieuw afgewogen. Mevrouw Van Ginneken vroeg naar beheer en onderhoud van het netwerk in relatie tot de modal shift. We hebben daar ook eerder debatten over gehad. De signalen over achterstanden in de instandhouding zijn bekend. Dat hebben we een paar weken geleden ook uitvoerig besproken in het strategisch debat over het MIRT. Dat is een van de redenen waarom de prioriteit nu naar instandhouding gaat. Daarbij geldt nog steeds dat niet alles tegelijkertijd kan, maar met de beweging die we inzetten, kunnen we dat basiskwaliteitsniveau gaan waarmaken op alle systemen van Rijkswaterstaat, dus zowel op wegen als op vaarwegen als op het hoofdwatersysteem. Dat betekent dat Rijkswaterstaat voor acht jaar vooruit kan gaan programmeren en ook al kan gaan aanbesteden. Dat moet uiteindelijk die basiskwaliteit gaan garanderen en ook de kwaliteit

van de netwerken waar de gebruiker meerjarig op mag vertrouwen. Daarbij geldt dat wij die beweging nu inzetten. Dat is dus niet allemaal van vandaag op morgen gerealiseerd, maar dat is wel waar we naar toewerken en wat de komende jaren van jaar tot jaar steeds meer zichtbaar moet gaan worden.

Dit helpt ook de voorspelbaarheid. Niet alleen kunnen we gewoon weer de kwaliteit gaan garanderen op alle delen van het netwerk in plaats van alleen op knelpunten of op de drukste delen, maar als we eenmaal in die cyclus zitten, dus als Rijkswaterstaat dit jaar die opdracht voor acht jaar krijgt en ook acht jaar vooruit kan gaan programmeren, dan is dat natuurlijk ook een ontzettend belangrijke steun bij het voorspelbaar maken van hinder, werkzaamheden en stremmingen voor bijvoorbeeld de binnenvaartsector. Dat is een van de voordelen van op deze manier gaan werken. Daarbij geldt dan overigens altijd dat je ook nog moet kijken naar de balans met wat maakbaar is. Bij alle te maken keuzes, ook waar je afsluitingen, hinder, stremmingen of werkzaamheden hebt, staat veiligheid voorop. Enige mate van hinder zal er dus altijd zijn, maar ik ben het helemaal met mevrouw van Ginneken eens: naarmate die hinder voorspelbaarder is en langer van tevoren te voorzien is, kun je natuurlijk tijdiger je plan daarop aanpassen. Over de invoering van dat hele basiskwaliteitsniveau ga ik vanzelfsprekend ook nog in gesprek met belangenorganisaties, vervoersorganisaties, regionale bestuurders, kortom, met alle betrokkenen.

Daarmee ben ik ook al aanbeland bij de vragen van de heer Krul over het basiskwaliteitsniveau. Hij vraagt hoe wij bij al die modaliteiten – spoor, scheepvaart, buizen – zo snel mogelijk het basiskwaliteitsniveau kunnen halen. De Staatssecretaris gaat zo meteen verder in op het spoor. In ieder geval zien we dat de beschikbare budgetten voor de afzienbare termijn, tot en met 2025, en de instandhoudingsbehoefte min of meer met elkaar in evenwicht zijn. Daar komt die achtjarige aanbesteding bovenop. Dat maakt de kwaliteit nog robuuster. We werken ondertussen ook heel hard aan het wegwerken van de onderhoudsachterstanden op vaarwegen en in de havens. De uitkomst van dat proces wordt allemaal verwerkt in de Voorjaarsnota en in de komende begroting, dus dan is het ook voor de Kamer weer transparant en navolgbaar. In aanvulling hierop: we maken natuurlijk ook gebruik van de extra middelen die in het coalitieakkoord zijn toegevoegd voor instandhouding, oplopend tot 1,5 miljard per jaar extra. Dat is dus de weg naar het basiskwaliteitsniveau.

De heer Alkaya vroeg om met spoed te investeren in vaarwegen, waaronder de ligplaatsen. Ook die gaan mee in deze beweging. Vorig jaar hebben we een debat gehad – volgens mij was het bij het debat Maritiem, of bij de begrotingsbehandeling – waarin ook het thema ligplaatsen al naar voren kwam. Dus we proberen ook daar de inhaalslag te maken, ook weer in de balans van waar het nodig is en waar we het zo snel mogelijk kunnen realiseren, dus: wat is maakbaar? De investering in vaarwegen en ligplaatsen profiteert ook van de schuif van aanleg naar instandhouding. Ik had het net al even over de vrachtwagenheffing. Daar heb ik nog wat aanvullende vragen over. In de eerste plaats vroeg de heer Koerhuis naar de status van de drie moties die daarover zijn aangenomen. Alle drie die moties zijn afgehandeld. Daar ben ik in de brief van 7 november vorig jaar, over de voortgang van de vrachtwagenheffing, op ingegaan. Dat wil zeggen: ze zijn dus allemaal onderdeel geworden van de aanpak van de vrachtwagenheffing. Binnenkort komt er ook nog nadere informatie naar de Kamer over de aanpak om laadlocaties te realiseren voor vrachtwagens, naar aanleiding van de motie van de heer Grinwis en mevrouw Van Ginneken. In de periodieke voortgangsrapportages over de vrachtwagenheffing is de verdere uitrol, inclusief datgene wat in de diverse moties stond, natuurlijk nog te volgen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik de terugsluis van de vrachtwagenheffing ook kan gebruiken als oplossing voor het kostenprobleem bij de

bedientijden van de sluizen. Dan moet ik het laten bij het antwoord dat ik zojuist al gaf over de afspraken die gemaakt zijn over de terugsluis van de vrachtwagenheffing. Die is primair bedoeld om het wegtransport te verduurzamen en te helpen innoveren. Voorafgaand aan de wetsbehandeling hebben we er ook al afspraken over gemaakt met de sector. Ik denk ook dat dat zeer nodig is, ook als we zien hoe de huidige subsidieregelingen voor verduurzaming van vrachtwagens tot nu toe iedere keer snel overtekend raken. Daar is dus enorme behoefte aan. De enige route die ik dus zie, is het bundelen van ladingen, maar dat heeft dan verder geen betrekking op de sluizen. Ik wil het echt laten bij de afspraken die we al hebben gemaakt over de terugsluis, omdat die ook het draagvlak van de sector als belangrijke onderlegger hebben.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De Minister is heel duidelijk. Hij houdt vast aan de afspraken over de terugsluis. Maar dan heb ik nog wel een vraag, los van dat ik het mooi zou vinden om er in overleg met de sector flexibeler en creatiever mee om te gaan. De Minister geeft aan dat hij het even bij de afspraken houdt, maar wat kan hij dan nog meer doen om de bedientijden van de sluizen op te rekken? Want het is toch zonde om die boten stil te laten liggen?

Minister **Harbers**:

Ook dat is onderdeel van het kwaliteitsniveau dat we in het basiskwaliteitsniveau willen bieden. Afhankelijk van de klasse van de vaarwegen moet je voorspelbaarheid kunnen bieden in niet alleen de technische kwaliteit van de sluizen – daar hebben we hier en daar ook nog een flinke inhaalslag te maken – maar ook in voorspelbare bedientijden. Dat laat je natuurlijk ook afhangen van de voorziene vraag naar het gebruik, van het geschut worden in de sluis. Ik zal niet zeggen dat we daarin ongebreidelde middelen hebben om gelijk alles toe te staan. Zoals we in het vorige debat ook met elkaar besproken hebben, zit er een behoorlijke financiële spanning op het Mobiliteitsfonds. We proberen het dus zo eerlijk mogelijk te doen en laten daarbij de behoefte aan royelere dan wel minder royale bedientijden leidend zijn.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Wij hebben het gehad over de subsidie voor de modal shift. Ik had gevraagd om de vervoerscorridor Oost uit te breiden over de IJssel naar Zwolle en over het Twentekanaal naar Twente; dat lijkt me het meest eenvoudig. De Minister zei dat er nu niet genoeg goederenvervoer is, maar dat is een beetje het kip-eiverhaal. Als we goederenvervoer over het spoor en over het water daar niet stimuleren, dan komt het misschien ook niet van de grond. Zou de Minister daar niet alsnog een keer naar willen kijken, bijvoorbeeld samen met mijn suggestie om aanvragen te bundelen? Dat kunnen mkb'ers zelf doen, maar dat zou bijvoorbeeld ook de haven van Zwolle, de haven van Twente of de provincie kunnen doen.

Minister **Harbers**:

Dat laatste maken we mogelijk vanuit die terugsluis. Die logistiek makelaar kan dus ook een havenschap of een andere instantie zijn. Het doel van de modalshiftregeling is om congestie op de weg tegen te gaan. Om te beginnen moet je dus een vervoersstroom op de weg hebben waarbij je ziet dat het, in mijn woorden, een beetje uit de hand begint te lopen en die een behoorlijke omvang heeft, dus die we liever naar water of spoor willen hebben. Maar dan moet het ook wel zo zijn dat bijvoorbeeld die waterverbinding er is. Als je kijkt naar de regio Twente, dan zie je dat daar veel vrachtwagens op de weg zijn, maar dat die allemaal veel verder doorgaan, misschien naar Duitsland, Polen of waar dan ook. Dan heeft het niet zo veel zin om met een modalshiftregeling te komen en ze over te zetten op het Twentekanaal, dat eindigt in Enschede en Almelo.

De voorzitter:

Oké, meneer Koerhuis, een vervolg hierop.

De heer Koerhuis (VVD):

Het gaat mij om het volgende. De haven van Twente is een belangrijke verbinding tussen de Rotterdamse haven en Twente. Als we daarop subsidie zouden kunnen toepassen, dan haal je de vrachtwagens tussen de Rotterdamse haven en Twente van de weg. Kijk, daarna gaan ze verder Duitsland in. Ik heb ook vragen gesteld over hoe we dat eventueel zouden kunnen doen, maar vooralsnog kunnen die goederen daarna met de vrachtauto Duitsland in. Maar het gaat me er echt om die vrachtauto's in Nederland van de weg te halen en die goederen veel efficiënter, bijvoorbeeld over het water, te brengen.

Minister Harbers:

Laat ik het dan als volgt afspreken. Ik ben ook de beroerdste niet. Iedere container die van de weg gaat... Ik weet niet waar we komen, maar ik duik er nog een keer in. Ik ga eens kijken wat het potentieel is en of het heel veel uitmaakt als we zo af en toe ook een modalshiftregeling op die route toestaan. Dus sta me toe dat ik daar even op ga studeren en dat ik daar, laten we zeggen voor het eind van de zomer, bij u op terugkom.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan een vraag in deze ronde van de heer Krul. Meneer Krul, gaat uw gang.

De heer Krul (CDA):

Het is geen blokjesdebat, dus ik zit even te zoeken naar het moment waarop ik de vraag kan stellen of dat het misschien nog komt. Als het nog komt, dan excuus daarvoor. Toch even over dat basiskwaliteitsniveau en de modaliteiten. De volgorde is: buis is één, dan spoor en water.

Minister Harbers:

Op buizen kom ik nog.

De heer Krul (CDA):

Nou, dan word ik dus toch alweer bediend, want dat is nou precies de vraag uit mijn eerste termijn, over het basiskwaliteitsniveau bij de modaliteit die nog niet benoemd is. Dan wacht ik even rustig op het stukje buizen.

Minister Harbers:

We moeten het doen met de volgorde waarin de heer Koerhuis de thema's aan de orde heeft gesteld. Zijn volgende thema was de stand van zaken van de bereikbaarheid van de havens van Zeeland, Zwolle, Noord-Nederland, Groningen Seaports. In al die regio's zijn we aan de slag. Voor bijvoorbeeld een betere bereikbaarheid van North Sea Port – zo heet het nou eenmaal in Zeeland, op z'n Engels – is de nieuwe sluis bij Terneuzen in aanbouw. Die is volgend jaar gereed. Daarnaast hebben zowel België als Nederland geld beschikbaar gesteld voor de grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen, voor die corridor. Voor de verbetering van de bereikbaarheid van de haven van Zwolle is de investering in de sluis bij Kornwerderzand van belang. Voor Groningen Seaports – ook in het Noorden gaat het op z'n Engels – geldt dat de afgeronde verdieping van de Eemsgeul en al onze investeringen in de komende jaren in de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl bijdragen aan de bereikbaarheid. In het kader van de Toekomstagenda Groningen werken Rijk en regio verder aan het masterplan voor de zeehavens. Daarin speelt onder andere de bereikbaarheid van de Eemshaven een rol. Inmiddels is afgesproken dat dit een van de zeventien NOVEX-projecten is. In

NOVEX-verband zal ook de Toekomstagenda Groningen nader worden uitgewerkt. Dat ontwikkelperspectief moet dit najaar klaar zijn. Er is dus veel meer in Nederland dan alleen Amsterdam en Rotterdam en dat heeft ook allemaal de volle aandacht als het gaat om de bereikbaarheid.

Over de businesscase voor de verbinding tussen Twentekanaal en het Mittellandkanaal in Duitsland hebben we vorig jaar al een paar keer gedebatteerd. Achtereenvolgende onderzoeken, waarvan de laatste in 2019 was, hebben aangetoond dat de verbinding eigenlijk te weinig resultaat oplevert om haar ook daadwerkelijk te bouwen. Dat is niet alleen de conclusie in Nederland, maar ook aan Duitse zijde. We hebben de Duitsers daar wel bij nodig. Ook de opening van de sluis medio 2020 bij het Twentekanaal liet geen zichtbare groei in binnenvaartvolumes zien waardoor een nieuwe verbinding naar Duitsland aan de orde zou kunnen komen. Vooralsnog staat het dus niet op onze lijst om dat project weer op te pakken.

Datzelfde geldt eigenlijk ook voor de verhoging van de bruggen over het Twentekanaal. Onderzoeken uit recente jaren lieten zien dat het aan de ene kant een behoorlijke investering is en aan de andere kant waarschijnlijk heel weinig gebruik zal opleveren. Vooralsnog hebben we geen aanleiding om terug te komen op deze onderzoeksresultaten.

Dan de stand van zaken met betrekking tot de Schelde-Seineverbinding met Frankrijk. Vanuit Frankrijk wordt gewerkt aan het doortrekken van het kanaal Seine-Noord naar de Schelde. Volgens de laatste berichten moet dat in 2029 gereed zijn. Naar verwachting levert dit goede verbindingen op, niet alleen direct, maar ook verder, met Zuidwest-Europa. Dat zal op die route waarschijnlijk ook extra goederenstromen opleveren. In het corridorprogramma Zuid, dat vorige jaar gestart is, wordt daarop al ingespeeld. Ook daar wordt al gekeken naar: wat zijn de mogelijkheden voor modal shift? Hoe kunnen we de goederenstromen beter afhandelen? Er wordt ook gekeken naar digitalisering: sluiten dat soort systemen aan in de verschillende landen? Zo zijn we ook op tijd klaar als die nieuwe binnenvaartverbinding over zes jaar klaar is. De sector kan daarop dus al anticiperen. Het is een hele mooie kans voor dat deel van Europa en het transport naar dat deel van Europa.

Met de motie over de aparte slotpool op Schiphol voor luchtvracht, die eind december is aangenomen, zijn we volop bezig. We zijn met de vrachtsector in gesprek over de mogelijkheden daartoe. We zijn ook in overleg met de slotpoolcoördinator. Afgelopen dinsdag debatteerden we er al over: ook Schiphol heeft dit als een van de punten in de eigen plannen staan. Aan alle kanten wordt hierover dus overleg gevoerd, in de hoop dat we uiteindelijk datgene wat in de motie gevraagd werd, van een positief antwoord kunnen voorzien.

Dan kom ik op de buisleidingen, een thema dat door vrijwel alle sprekers naar voren werd gebracht. Ik begin bij de vraag van de heer Krul, omdat hij nut en noodzaak van buisleidingen in den brede onder de aandacht bracht. We zien dat buisleidingen belangrijk zijn voor het vervoer van in het bijzonder gevaarlijke stoffen, maar ook andere bulkstoffen in vloeibare vorm, op routes waar ze een vaste herkomst en bestemming hebben, nu en in de toekomst. Het is overigens niet zo dat buizen al het transport van gevaarlijke stoffen kunnen vervangen, want ook daar hebben we natuurlijk wel te maken met veiligheidsvoorschriften. En buisleidingen hebben we traditioneel in Nederland, maar overigens ook in veel andere landen, altijd als private infrastructuur gezien die wij als overheid graag mogelijk willen maken door ze ruimtelijk goed in te passen. Maar uiteindelijk is het natuurlijk onderdeel van de bedrijfsvoering van bedrijven om die buizen te hebben, en de capaciteit wordt dan uiteindelijk bepaald door de marktvraag en het aanbod. We zien het grote belang, en daarom willen we het zeker stimuleren. Dat doen we samen met de Ministeries van EZK en BZK, met name ook door het reserveren van

fysieke ruimte voor buisleidingen, en op dit moment door een heel groot project vorm te geven, namelijk het Delta Rhine Corridor-project, voor een nieuwe buisleidingenstraat tussen het Rotterdamse industriegebied, Chemelot en het Ruhrgebied. Ook het Hydrogen 27-project faciliteren we met alle procedures, om versnelde vergunningverleningen door het Rijk mogelijk te maken. Dat is allemaal onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat, waar collega Jetten voor aan de lat staat. De tweede helft van dit jaar informeer ik de Kamer, los van deze projecten, over hoe we buisleidingenvervoer nog eens verder kunnen stimuleren, ook in multimodaal karakter. Daarover zijn we ook met de betrokken ministeries in overleg. En we willen dit in dat opzicht ook nog veel verder uitbouwen in een integrale Goederenvervoeragenda, want als je over een optimaal multimodaal logistiek systeem spreekt, maken die daar deel van uit.

De heer **Krul** (CDA):

Ik heb nog een paar vragen over die buisleidingen.

De **voorzitter**:

Laten we die buisleidingen afmaken. Daarna mag u. Ga uw gang.

Minister **Harbers**:

De stand van zaken rond dat Delta Rhine Corridor-project, waarnaar de heer Koerhuis vroeg, is nu nog in de verkenningsfase. Dat klinkt ambtelijk en traag, maar dit gaat eerlijk gezegd gewoon razendsnel: als ik het alleen al zie van de eerste gedachten een paar jaar geleden tot waar we nu staan, dan worden echt snel de nodige stappen gezet om het project te realiseren. Aan de publieke kant zijn we er nu op aan het inzetten om via het Rijk de coördinatie van de vergunningverlening te versnellen. Daarnaast wordt met Duitsland gesproken over het commitment aan Duitse zijde. Rondom de zomer wordt de keuze verwacht over de definitieve scope van het project. Voorlopig gaan we nu uit van het vervoer van lpg, propeen, CO₂, waterstof, gelijkstroom en ammoniak. De hele planning is erop gericht om het gerealiseerd te hebben in 2028. Of de lpg-buis in de daadwerkelijke scope zit, is afhankelijk van de vraag of dat ook gaat leiden tot een afname van het spoorvervoer van lpg. Wel kan het project er sowieso voor zorgen dat toekomstige stromen via de buis gaan en niet via andere modaliteiten.

Dan de verdeling van de toekomstige brandstoffen, zoals groengas, groene ammoniak en methanol, waar de heer Koerhuis naar vroeg. Daarvoor hebben we het Nationaal Plan Energiesysteem nodig, dat de heer Koerhuis ongetwijfeld kent van andere debatten over luchtvaart en scheepvaart. Want daarin beschrijven we eerst hoe Nederland een energiesysteem ontwikkelt dat past bij een klimaatneutrale samenleving. Daaruit vloeit voort hoe de energiedragers het meest zinvol ingezet kunnen worden over de verschillende sectoren. Als je weet – en dat concept nationaal programma energievoorziening zal ik voor de zomer, als het klaar is, met de Kamer delen – hoeveel energie er nodig is en op welke plekken, dan ga je daar vervolgens natuurlijk de kaart naast leggen van, in dit geval, buisleidingen, maar ook andere modaliteiten, om het op de goede plekken te krijgen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg naar een update van de Structuurvisie Buisleidingen. De huidige structuurvisie geldt van 2012 tot 2035. Dat is een langetermijnvisie op de benodigde ruimte en ook de reserveringen voor die buisleidingen. Dit valt overigens onder het Ministerie van BZK, de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. In het kader van het Programma Energiehoofdstructuur van EZK wordt op dit moment beoordeeld of de uitgangspunten van die structuurvisie bijgesteld moeten worden. Ook hiervoor geldt dat rond de zomer de hoofdlijnenvisie van dat Programma Energiehoofdstructuur naar de Kamer worden gestuurd.

Vanuit lenW zijn we daar volop op aangesloten, vooral vanwege het belang van de externe veiligheid en vanwege de verdere ontwikkeling van de havens, bijvoorbeeld de aanlanding van waterstof in Rotterdam; dan moet je natuurlijk ook weten hoe je dat verder vervoert. Rond de zomer weten we of die uitgangspunten van de structuurvisie bijstelling behoeven. Gelijktijdige herziening wordt wel heel krap in de tijd, omdat een aanpassing van de structuurvisie ook een omvangrijk traject is, maar dan weten we wel welke kant het uit moet.

Tot slot zijn er nog twee vragen in het kader van de buisleidingen. De ene is van de heer Alkaya: deelt het kabinet de mening dat er met spoed moet worden geïnvesteerd in de buisleidingen in plaats van in het spoor? Dan herhaal ik wat ik net zei. Buisleidingen zijn ontzettend belangrijk. Ze kunnen niet al het vervoer overnemen, maar waar dat wel kan, moeten we dat vooral doen. Wat betreft de wijze waarop is de korte samenvatting dat we volop aan de slag zijn op de wijze die ik zojuist aangaf.

De laatste vraag van de heer Koerhuis was of er in Gelderland en Overijssel buisleidingen moeten komen. We hebben vanuit die provincies vooralsnog geen concrete plannen in het vizier vanuit private partijen die zeggen: ik heb eigenlijk iets nodig wat via een buis kan komen. Maar we zijn voortdurend in gesprek met alle provincies, ook met deze, over mogelijke wensen voor buisleidingen en mogelijk kan dat samen met geïnteresseerde marktpartijen. Je ziet wel dat de belangrijkste knooppunten of plekken waar je het meest kunt met buisleidingen – dat weten we eigenlijk ook al sinds een aantal jaar – de vijf grote industriële clusters in Nederland zijn: Eemshaven, Amsterdam, Rotterdam, Zeeland en Chemelot. Die plekken lenen zich er het meest voor. Die hebben ook de transportbehoefte waar je ideaal met buisleidingen in kunt voorzien. Dat was alles over buizen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er als eerste een vraag van de heer Krul. Meneer Krul, gaat uw gang.

De heer Krul (CDA):

Laat ik dan beginnen met iets goeds, voordat ik mijn vraag stel. Ik hoorde de Minister veel plannen noemen en uitleg geven over wat er nog meer op de rol staat ten aanzien van het stimuleren van buizen, maar toch even het volgende. We hebben geconstateerd dat buizen een goed en veilig alternatief zijn voor veel goederenvervoer. Het is een van de belangrijke modaliteiten. Er hoeft dan geen trein door een dorp, om het maar even gechargeerd te zeggen. Ik heb het idee dat ik inmiddels toch meerdere keren per week in deze discussie met deze Minister kom op een ander onderwerp. Er wordt nu namelijk weer heel snel gekeken naar de markt. Dan wordt er gezegd: buizen is vooral iets van private partijen, en er zijn geen concrete plannen in Oost-Nederland van private partijen in de markt om dit op te pakken. Dan denk ik: als we net hebben geconstateerd dat het goed is voor het publieke belang, waarom is er dan geen publieke regie? Waarom wordt weer meteen naar de markt gegrepen voor iets waarvan we net hebben geconstateerd dat het goed is voor het publieke belang, voor het welzijn van mensen die nu overlast ervaren van andere modaliteiten? Is de Minister het er niet gewoon mee eens dat dit ook weer zo'n taak is waarvan de overheid veel meer moet zeggen «er is ook een publiek belang dat we publiek moeten borgen» in plaats van dat ze zo snel grijpt naar het antwoord: het is aan private partijen en als er iets in de markt gebeurt, gaan we wel luisteren?

Minister Harbers:

Dat zou voor heel veel plekken opgaan, maar juist dat publieke belang borgen we sinds jaar en dag door rekening te houden met het vrijhouden van tracés en door te zorgen voor goede inpassing. Maar ik vind het

eerlijk gezegd ook vreemd om allerlei dingen te gaan financieren die gewoon onderdeel zijn van de activiteiten in de markt. Het is niet het enige wat we doen in de ondergrond, natuurlijk. We hebben een wijdvertakt gasnet in Nederland. Er liggen ook allerlei plannen – dan kom ik op het terrein van de Minister voor Klimaat en Energie – om op termijn het gasnet om te bouwen voor vervoer van waterstof. Er zijn genoeg andere mogelijkheden. Maar als je spreekt over een buisleidingenstraat, gaat het om dermate grote volumes die vrijwel zonder uitzondering uitsluitend in de industrie worden gebruikt, dat je daar dan ook echt grootschalige industrie voor nodig hebt om dat te rechtvaardigen. Dat heeft dus niets te maken met voorkeuren voor de verdeling over het land of iets dergelijks, maar wel met kijken waar de afnemers ervan zitten. Die zitten bijvoorbeeld ook in de Eemshaven. Die zitten ook in Chemelot. Dat gaan we volop mogelijk maken.

De heer **Krul** (CDA):

Ik begrijp wat de Minister zegt, maar er zijn ongelofelijk veel sectoren en er is harde industrie waar we als overheid ook maatregelen nemen omdat we een bepaalde maatschappelijke verantwoordelijkheid voelen om het publiek belang meer te dienen. Als ik dan hoor dat we in het oosten van Nederland echt gaan wachten op een marktpartij en dat we wel gaan acteren als er concrete plannen zijn, zou ik toch het volgende willen vragen. Neem nou, zonder meteen een buisleiding aan te leggen – dat is namelijk de andere kant van het spectrum – in ieder geval regie in het stimuleren en van mijn part in het verkennen van de markt om te kijken hoe we dit toch een slinger kunnen geven. Het is namelijk echt een alternatief dat ervoor gaat zorgen dat heel veel hinder in de regio verminderd kan worden. Dat is de oproep die ik echt aan de Minister wil doen. Zie dit als een publiek belang en voel daarbij de publieke verantwoordelijkheid.

Minister **Harbers**:

Ja, dat het hinder tegengaat, is vanzelfsprekend. Dat gaat over een groot gebied. Zo'n Delta Rhine Corridor betekent straks echt wel wat voor bijvoorbeeld het spoorvervoer door Brabant en Limburg, waar je heel veel hinder weg kunt nemen. Ik zeg er één ding bij: ik heb zomaar het idee dat de aanleg van 200 kilometer buis hier en daar ook nog wel een reactie uitlokt in de omgeving waar de grond open moet, maar dat gaan we gewoon keurig in orde maken. De stoffen die ik zojuist noemde en die bijvoorbeeld voor de Delta Rhine Corridor in beeld zijn – propeen, lpg, CO₂ et cetera – zijn wel stoffen die je ergens nodig moet hebben. Er is maar een zeer beperkt aantal industriële clusters. Waterstof hebben we straks op veel meer plekken nodig, maar daar wordt bijvoorbeeld in voorzien door plannen voor een waterstofringleiding in Nederland en het stapsgewijs ombouwen van het gasnet voor waterstof. Ik denk dat daar ook in Gelderland, Overijssel en tal van andere plekken enorm veel behoefte aan is, maar daar wordt al op die manier in voorzien in de plannen van EZK.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De Minister heeft aangegeven dat EZK de uitgangspunten aan het beoordelen is van de Structuurvisie Buisleidingen. Dat is natuurlijk goed nieuws. Ik zou graag expliciet willen checken of EZK daarin ook het gevoel rondom veiligheidsrisico's, vanwege het spoor dat steeds vaker gebruikt wordt, meeweegt. Wordt dat expliciet als veranderend uitgangspunt meegenomen? Kan de Minister in de Goederenvervoeragenda, die als ik het goed heb kort na de zomer komt, reflecteren op de conclusies van EZK?

Minister **Harbers**:

Beide is het geval. Ik zei net al dat EZK het voortouw heeft, maar dat BZK de structuurvisie beheert. Vanuit IenW hebben wij de buisleidingenwet. Dus we zitten met z'n drieën aan tafel. We nemen dat allemaal mee en we zullen daar ook op reflecteren. Maar het is eigenlijk precies waarvoor we aan tafel zitten, namelijk om het in te passen in het hele mobiliteits-systeem.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot, de heer Koerhuis. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik wil nog even doorgaan op het punt van de heer Krul. Ik voel hier toch een beetje een kip-eiverhaal aankomen. Ik wil de discussie over de luchthavens erbij halen. We hebben in de commissie gezegd – in ieder geval de VVD, het CDA, maar ook de PVV – dat we luchthavens moeten zien als maatschappelijke infrastructuur. Ik zou buisleidingen eigenlijk ook wel willen zien als maatschappelijke infrastructuur. Het is terecht dat we bijvoorbeeld vaarwegen en spoorwegen betalen naar Gelderland en Overijssel. Daar ben ik heel blij mee. Maar als we dat wel doen, maar dat niet doen voor de buisleidingen, zetten we de buisleidingen eigenlijk een beetje op achterstand. Dan kom je een beetje in een kip-eiverhaal terecht. Dus ik zou er toch nog een lans voor willen breken om die buisleidingen als maatschappelijke infra te zien.

De voorzitter:

Uw vraag is of de Minister dat zo wil interpreteren.

Minister Harbers:

Het is belangrijke infrastructuur. Tot op de dag van vandaag wordt die privaat gefinancierd. Daar is ook niks op tegen. We werken er vervolgens aan mee om dat ruimtelijk goed in te passen. Maar ik stel voor om de vraag van de heer Koerhuis dan mee te laten lopen in de beoordeling van het Programma Energiehoofdstructuur. Laten we kijken wat daaruit naar voren komt voor mogelijke andere manieren van inpassing en andere exploitatiemodellen. Dan betrekken we dat bij de uitwerking van eventuele aanpassingen in de structuurvisie. Ik vind het eerlijk gezegd ook een beetje raar om op voorhand te zeggen dat wij het als overheid wel gaan overnemen, terwijl de markt het al 50 jaar financiert en er naar volle tevredenheid gebruik van maakt.

De voorzitter:

Dank u wel. Vervolgt u uw beantwoording, Minister.

Minister Harbers:

Dan de bedientijden van sluisen. Mevrouw Van Ginneken vroeg ook nog naar de tegenstelling tussen het verkorten van de bedientijden en het stimuleren van vervoer over water. Volgens mij ben ik daar net al een beetje op ingegaan, maar dat is ook onderdeel van de aanpak van het basiskwaliteitsniveau. Het gaat om de juiste bediening op de juiste plek, zou ik haast zeggen.

De heer Koerhuis vroeg naar de toenemende eisen aan kleinere havens, bijvoorbeeld op het gebied van beveiliging. De burgemeester heeft daarin overigens de verantwoordelijkheid, op grond van de Havenbeveiligingswet. Binnenhavens zijn vaak in private handen. Die investeren bijvoorbeeld zelf in brandbeveiliging. Veel van de regels voor havenbeveiliging komen voort uit EU-regelgeving. De heer Koerhuis geeft aan dat het in België en Duitsland soepeler loopt. Wij hebben er zo snel niet een beeld bij dat dat zo zou zijn, maar ik zeg hem toe dat wij dit gaan uitzoeken. Het is misschien handig om er voor een volgend debat Maritiem op terug te

komen en dan te kijken wat we erover te weten zijn gekomen. Zo kunnen we aan de hand van iets meer feiten en inzichten dit debat vervolgen. Specifiek geldt natuurlijk dat naarmate we in de grote havens strenger optreden bij de aanpak van ondermijning en drugscriminaliteit, we vanzelfsprekend wel in het oog houden of dat niet leidt tot een waterbed-effect bij andere havens.

Het liggeld voor containers wanneer een schip stilligt in de haven is aan de orde geweest. Wij zijn daar even ingedoken. Ik denk dat bedoeld werd op de boetes bij tijdsoverschrijding van het vrije gebruik van containers, dus de kosten die rederijen in rekening brengen bij overschrijding van de toegestane gebruikstijd van een container. Die containers zijn overigens het eigendom van de rederijen. Normaliter worden hierover afspraken gemaakt bij de opdracht voor transport. Dat zijn private afspraken tussen bedrijven, waar wij geen zicht op hebben. Maar wij hebben inderdaad ook signalen ontvangen over sterk oplopende tarieven voor deze tijdsoverschrijding, waardoor het normaal gebruik van containers erg onder druk zou komen te staan bij vertraging in de keten. Dit is een wereldwijd verschijnsel; ik ben erover geïnformeerd dat bijvoorbeeld de federale overheid in de VS er al naar kijkt. Ik zeg de heer Koerhuis toe dat ik de topsector logistiek, die we daarvoor hebben in Nederland, zal vragen om de invloed van deze regelingen op de efficiency in het containervervoer te laten onderzoeken, dan kunnen we aan de hand daarvan bekijken hoe we er iets tegen kunnen doen en de efficiency weer kunnen verbeteren.

De voorzitter:

Kunt u daar een termijn aan koppelen?

Minister Harbers:

Ik zal het de topsector logistiek vragen. Ik ben een beetje afhankelijk van wat ze daar kunnen doen. Tja, wanneer kunnen we daarover informeren? Ik hoor van mijn ambtelijke ondersteuning dat dat rond de zomer kan. Zullen we afspreken voor het einde van het zomerreces?

De voorzitter:

Ja, goed idee. Dank u wel.

Minister Harbers:

Dan vroeg mevrouw Van Ginneken nog naar het principe «de gebruiker betaalt.» Ik geloof dat dat met name ging over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Vervoerders moeten al voldoen aan strikte regels voor externe veiligheid. Zo moeten ze onder meer investeren in veiligheidsvoorzieningen aan het materieel. Daardoor zijn de kosten voor externe veiligheid reeds belegd bij de vervoerders. Daarnaast zijn er verschillende externe kosten, zoals voor veiligheidsregio's en het ruimtebeslag om veiligheidszones, veiligheidsmarges, in acht te nemen. Per modaliteit zou dan eigenlijk in Europees verband gekeken moeten worden of die kosten meer geïnternaliseerd kunnen worden. Ik neem in overweging, ook als onderdeel van de herijking van de Goederenvervoeragenda, om te kijken hoe dit nu in elkaar zit en of daar andere dingen noodzakelijk of wenselijk in zouden zijn. Maar over het algemeen geldt al dat de kosten al in hoge mate bij de vervoerder zelf belegd zijn.

Tot slot de wezensvraag van de heer Madlener, die zich afvroeg of we niet te ambitieus zijn, want alles zit al vol. Ook indachtig de vorige antwoorden zou ik daar toch een tegengeluid op willen laten horen. Ik denk dat Nederland met zijn grote zeehavens en zijn geavanceerde logistieke netwerk nog altijd de gateway to Europe is. Daar verdienen we ook goed geld mee in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Over water maar ook op het spoor zie je nog ruimte voor groei van het goederenvervoer. Natuurlijk moeten we vooral ook aandacht hebben voor ruimte op de overvolle wegen. Vandaar dat we juist al dat vernuft in

Nederland moeten inzetten op modalshiftbeleid, op slimme logistieke oplossingen, op het combineren van ladingen, op duurzamere vrachtauto's en ook op buisleidingen. Ik denk dat we in Nederland alle kennis in huis hebben om dat heel goed te laten functioneren.
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Hierop is nog een korte reactie van de heer Madlener. Gaat uw gang.

De heer Madlener (PVV):

Dat zijn mooie woorden, maar ik zie vooral dat er een bouwstop is afgekondigd door het ministerie, door deze Minister, en dat er niet meer geïnvesteerd wordt in nieuw spoor. Ik zie dat de Betuwelijn straks een paar jaar misschien half dicht gaat vanwege verbouwingswerkzaamheden. Ik zie allerlei gigantisch hoge eisen als het gaat om zero-emissievrachtwagens, die nog helemaal niet beschikbaar zijn en waarvoor nog geen laadinfrastructuur is. Allerlei regels en kostenverhogingen voor transportondernemers: dat is wat we op ons af zien komen. Het zijn mooie woorden en we dragen de transportsector allebei een warm hart toe, maar de praktijk van deze regering is toch een hele harde, denk ik.

Minister Harbers:

Er is wel wat af te dingen op een aantal stellingnames van de heer Madlener. Het is geen bouwstop. Het is een schuif van aanleg naar instandhouding voor de komende jaren. We stoppen de aanleg niet. We gaan door met de planvorming. Op het moment dat het weer kan, dat er weer stikstofruimte is en er weer vergunningen afgegeven kunnen worden, hervatten we dat. Een aantal aanlegprojecten gaan ook gewoon door. Wat we doen, en dat wordt een beetje weggewoven, is gewoon een forse impuls op de instandhouding van de infrastructuur die we hebben. Die kent achterstanden en als we niets doen, gaat die verder achteruit. Aan de positieve zijde moet dat de komende jaren zichtbaar worden in een versterkte impuls op de instandhouding van de wegen, de vaarwegen, de sluisen, de bruggen. Dat is uiteindelijk ook in het belang van het transport in Nederland.

De heer Madlener (PVV):

Het is natuurlijk altijd mooi. Je zit tien jaar in de regering als VVD, je laat achterstallig onderhoud ontstaan en dan zeg je daarna: «Kijk eens, ik ga het achterstallig onderhoud inlopen! Wat goed van mij, hè?» Het is maar net vanuit welk standpunt je het bekijkt. Het is goed dat er onderhoud gepleegd wordt, want dat is natuurlijk altijd hard nodig, maar ik vind het toch een beetje ver gaan om dat nu als succes te claimen als je tien jaar achterstallig onderhoud hebt laten ontstaan.

De voorzitter:

Wilt u daar nog op reageren?

Minister Harbers:

Het achterstallig onderhoud is met name ontstaan door een veel sterker dan verwacht gebruik van bijvoorbeeld de weginfrastructuur, in combinatie met zwaardere voertuigen. Elektrische auto's en waterstofvrachtauto's zijn zwaarder dan de fossiele voertuigen. Dat is twintig jaar geleden niet in deze mate voorzien, maar we hebben er wel mee te dealen. Daarom wil ik het in goede staat houden. Dat gaan we de komende jaren doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn de antwoorden van de Minister compleet. Dan gaan we over naar de Staatssecretaris voor met name het spoordeel.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil me nog even richten tot de leden van de commissie. Vandaag spreken we over intermodaal goederenvervoer, maar voordat we dat doen, wil ik toch even stilstaan bij het treinongeval van vorige week, waar ook een goederentrein bij betrokken was. In de eerste plaats gaan mijn gedachten uit naar de nabestaanden van de overleden kraanmachinist, naar de treinreizigers en het treinpersoneel die gewond zijn geraakt, en naar alle reizigers die het ongeval hebben moeten meemaken. Natuurlijk ook alle lof voor de hulpverleners en de omwonenden die hebben geholpen. Ik wens alle onderzoekers inzicht en wijsheid toe om de toedracht van dit ongeval op een goede manier uit te zoeken. Ik ben diezelfde dag nog samen met de Koning in Voorschoten geweest. Ik heb daar met veel betrokkenen gesproken. Dat heeft mij echt heel erg diep geraakt en een grote indruk op mij gemaakt.

Het is nu nog te vroeg om conclusies te trekken. Uiteraard wacht ik de onderzoeksresultaten af. Maar wat dit wel bevestigt, is het belang dat de mensen die elke dag aan onze infrastructuur werken altijd veilig hun werk moeten kunnen doen. In eerste instantie is het natuurlijk aan de aannemers om ervoor te zorgen dat er veilige werkomstandigheden zijn, maar als Rijk zijn we de grootste financier voor het onderhoud en de aanleg van infrastructuur. De Minister en ik vinden het dan ook belangrijk dat ProRail en Rijkswaterstaat ook zelf eisen stellen aan veilig werken, zeker wanneer een ander gedeelte van de infrastructuur nog in gebruik is. Of dit beter kan, zal blijken uit de onderzoeken die nu worden uitgevoerd. Zeker is wel dat alle mensen die ervoor zorgen dat reizigers en goederen elke dag veilig en snel op hun bestemming komen, erop mogen rekenen dat wij er alles aan doen om de mensen die werken aan onze infrastructuur ook veilig thuis te laten komen na hun werk.

En dan wil ik nu overgaan op de beantwoording. De eerste vraag van mevrouw Van Ginneken was ...

De **voorzitter**:

Sorry, kunt u misschien aangeven welke blokjes u heeft? Dat is misschien goed voor de inschatting als er vervolgvragen zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Sorry, ja, zeker. Eerst een blokje algemeen spoorgoederenvervoer. Daarna een blokje omgeving en dan nog wat overige vragen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg waarom het proces naar het toekomstbeeld een jaar of langer duurt en of dat sneller kan. Ik ben in elk geval heel erg blij om te horen dat het toekomstbeeld positief is ontvangen. Ik begrijp de wens om snelheid te maken, maar de dilemma's en de vragen zijn complex. Daar is tijd voor nodig, ook omdat we het zorgvuldig willen doen. Bovendien moet de groei van goederen samen met de groeiambities voor het reizigersvervoer blijven passen op ons spoorwegnet. Daarom wil ik het gelijkschakelen met het Toekomstbeeld OV. Eind 2023 stuur ik de Kamer een eerste uitwerking met daarin de beelden van belanghebbenden geschetst over de benoemde dilemma's. In 2024 volgt de definitieve uitwerking in lijn met het Toekomstbeeld OV.

Mevrouw Van Ginneken vraagt waarom ik een jaar wil wachten met het omwonendenplatform. Daar zijn we al mee aan de slag, dus dat klopt niet helemaal. We zijn nu al aan de slag met de inrichting van het platform. Ik betrek daarbij het participatieproces voor het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Ik schakel dat dus parallel.

Dan vroeg mevrouw Van Ginneken nog wat ik bedoel met het terugvloeien van de winst van innovaties naar omwonenden. Ik bedoelde niet winst in financiële zin. Ik geef graag een voorbeeld. Gegeven de geluids-

productieplafonds betekent het rijden met stiller materieel dat binnen dat plafond meer treinen kunnen rijden. Dat is winst voor vervoerders. Maar ik kan die winst ook gebruiken voor het verlagen van het geluidsproductieplafond. Dan komt de winst van de innovatie ook toe aan omwonenden. Over het fonds dat D66 voorstelt, wil ik in de uitwerking van de visie graag met belanghebbenden nadenken.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog een vraag over welke mogelijkheden ik heb om voorrang te differentiëren naar bijvoorbeeld veiligheid of in hoeverre de vervoerder leeg rijdt. De mogelijkheden daarvoor zijn beperkt. De capaciteitsregels zijn bedoeld voor de inrichting van de jaardienst. In dat proces is vaak nog niet bekend welke goederen vervoerd gaan worden en welk materieel daarvoor wordt ingezet. Dan is het niet goed mogelijk om veiligheid, leefbaarheid en efficiëntie mee te wegen in de toekenning van capaciteit. Wat ik natuurlijk wel kan bezien, is of het bijvoorbeeld mogelijk is om prijsprikkels in te zetten.

De heer Koerhuis vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot de railterminals Gelderland, Tilburg en Venlo. Bij de provincie Gelderland loopt momenteel de aanbesteding voor aanleg en exploitatie van de Railterminal Gelderland. Momenteel loopt er nog een procedure bij de Raad van State omtrent het inpassingsplan. Die uitspraak wordt binnenkort verwacht. Na uitspraak en gunning kan men met de werkzaamheden starten. Naar verwachting is dat op zijn vroegst eind van dit jaar. De Railterminal Greenport Venlo is volledig operationeel. Voor de railterminal in Tilburg loopt een onderzoek.

Dan had de heer Alkaya nog de vraag, eigenlijk meer een opmerking, of goederentreinen voorrang gaan krijgen op reizigers. Nee, goederentreinen gaan niet zonder meer voorrang krijgen op reizigersvervoer. Een evaluatie van het Besluit capaciteitsverdeling heeft uitgewezen dat goederenvervoer enigszins achtergesteld is. Ik wil daar meer evenwicht in aanbrengen. Daarbij gaat het ook om het meenemen van nieuwe ontwikkelingen zoals open toegang en nieuwe Europese regels voor capaciteitsverdeling.

Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Alkaya heeft daar als eerste nog een vraag over.

De heer Alkaya (SP):

Maar dat is toch pure retoriek? Als ik zeg dat goederentreinen vaker voorrang gaan krijgen boven openbaar vervoer voor personen, dan zegt de Staatssecretaris: nee, dat is niet zo, maar op dit moment zijn goederentreinen achtergesteld en dat wil ik meer in balans brengen. Eigenlijk zeggen we hetzelfde. Waarom kan de Staatssecretaris daar dan niet eerlijk over zijn? Ik vind dat eerlijk gezegd niet te rijmen met de ambities die we hier vaker uitspreken voor het openbaar vervoer in Nederland, waar stijgende reizigersaantallen worden verwacht. Wanneer krijgen we daar meer duidelijkheid over van de Staatssecretaris? Wanneer gaat ze daar een knoop over doorhakken?

Staatssecretaris Heijnen:

Uiteindelijk gaat ProRail over wie op welk moment toegang heeft. Als de Kamer graag andere afwegingen ziet, dan hoor ik dat natuurlijk ook graag. Het is misschien in lijn met een antwoord dat ik dalijk aan de heer Madlener ga geven, namelijk dat het spoor in Nederland nog niet vol is. Dat is een beetje het beeld, maar we moeten het op een hele goede en efficiënte manier benutten. Daarbij moeten we natuurlijk ook rekening houden met bijvoorbeeld omgevingseffecten. We hebben natuurlijk ook altijd de belangen van omwonenden goed in de gaten te houden. Het is dus niet zo dat het een het ander per se hoeft uit te sluiten. We zijn nog steeds ambitieus. We hebben nog steeds de ambitie om ook op personen-

vervoer, in elk geval qua reizigersaantallen, te groeien. Dat zou zomaar kunnen betekenen dat er meer treinen moeten gaan rijden, maar dit is niet de plek om die discussie te voeren. Het is wel belangrijk dat er ook voor spoogoederenvervoer genoeg plek is op de trajecten.

De **voorzitter**:

Heeft u een vervolgvraag, meneer Alkaya? Gaat uw gang.

De heer **Alkaya** (SP):

De Staatssecretaris wekt in haar brief hierover de suggestie dat er iets gaat veranderen in het beleid met betrekking tot goederentreinen en personenvervoer en wat voorrang krijgt in bepaalde situaties. Ik zou de Staatssecretaris dus willen vragen wat ze dan precies gaat veranderen. Als ze dat nu nog niet weet, als ze daar nu nog naar aan het kijken is, wanneer weet zij dan wel wat er gaat veranderen, zodat wij daar op tijd van op de hoogte worden gesteld?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er wordt inderdaad goed naar de capaciteitsverdeling gekeken. In het najaar hebben we daar meer duidelijkheid over. Dan zal ik de Kamer natuurlijk meteen informeren over wat de voornemens zijn.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben blij met de toezegging dat de Staatssecretaris met betrokkenen na gaat denken over de uitwerking van dat fonds voor omwonenden. Ik heb de Staatssecretaris niet horen zeggen wanneer de Kamer daarover geïnformeerd wordt. Ik ben ook blij te horen dat het platform voor omwonenden onderweg is. Wanneer kunnen we de kick-offborrel tegemoetzien?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat wordt op korte termijn georganiseerd. Alles wordt ook meegenomen in het toekomstbeeld dat gepresenteerd wordt. Dan zal de Kamer daar ook weer over worden geïnformeerd.

De heer **Madlener** (PVV):

Het is goed om te horen dat het spoor niet vol is en dat er kennelijk nog veel ruimte is op de Brabantroute, want dat is een hele belangrijke goederenvervoerroute. Je zal er maar naast wonen. Ik heb een wat verouderd bericht, maar ik wil toch graag even weten hoe het er nu voor staat. In dit bericht – het is een jaar oud, moet ik zeggen – werd voorspeld dat goederentreinen tussen november 2024 en mei 2026 omgeleid worden van de Betuweroute naar de Brabantroute, omdat de Betuweroute dan soms zelfs helemaal niet meer te gebruiken is wegens werkzaamheden. Dat is een hele lange tijd, maar goed, er is nog genoeg ruimte op de Brabantroute, hoor ik net. Ik ben dus heel benieuwd hoe het ervoor staat en wat de Staatssecretaris verwacht.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het klopt dat er een tijdelijke omlegging zal zijn, omdat er werkzaamheden zijn op het andere traject. We hebben de Kamer daar eerder ook over geïnformeerd. Dat betekent dat het spoor intensiever wordt bereden. Dat is ook de reden waarom we een Minder Hinder-pakket hebben. De Kamer heeft daaraan meegeholpen; nog veel dank daarvoor. Er wordt 10 miljoen uitgegeven aan maatregelen om de hinder tijdens de werkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Dan kunt u denken aan bijvoorbeeld het leggen van bepaalde matten op plekken waar er nu heel veel herrie is. Op bepaalde drukpunten kunnen de ergste noden zo worden gelenigd. Maar er zal meer overlast zijn. Het is een drukke route, en die zal niet rustiger

worden in de jaren dat er extra gebruik wordt gemaakt van de Brabantroute.

De heer **Krul** (CDA):

Ik kan het betoog van de Staatssecretaris volgen, maar ik wil nog wel graag een reflectie op het volgende. Er wordt nu ook al veel overlast ervaren langs de Brabantroute. Het is goed dat we een Minder Hinder-pakket hebben. Daar is het CDA voor. Maar we moeten er echt voor waken dat de uitwerking van dat Minder Hinder-pakket straks achter gaat lopen op de overlast of de vermeerderde overlast die het spoorgoederenvervoer met zich meebrengt. Wat het CDA betreft moet dat toch wel voorwaardelijk zijn en moeten we echt weten wat het Minder Hinder-pakket concreet oplevert wat betreft het verminderen van de hinder. Als we de Brabantroute straks wel intensiever gaan gebruiken, maar niet goed inzichtelijk kunnen maken welke hinder we daar weggenomen hebben, dan krijgen we een onevenredige mate van hinder voor de inwoners. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het antwoord op de vraag van de heer Krul zit in mijn volgende blokje.

De **voorzitter**:

Dan stel ik voor dat u uw beantwoording continueert.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Eigenlijk stelden niet alleen meneer Krul maar ook meneer Koerhuis en de heer Alkaya de volgende vraag. Er werd in andere bewoordingen soms gevraagd wat de voortgang is van de Minder Hinder-aanpak en daarnaast of er niet nog een schepje bovenop kan. Wat betreft de voortgang: ProRail heeft de maatregelen geïdentificeerd en is die nu verder aan het uitwerken. Een deel van de maatregelen zal ook al in 2023 en 2024 worden uitgevoerd. Wat betreft het schepje erbovenop: de financiële kaders laten dat op dit moment simpelweg niet toe. Het was al best wel een uitdaging om de 10 miljoen voor het Minder Hinder-pakket te vinden. Dat was net nog voor de tijd van de heer Krul, denk ik. Daar hebben we toen nog een discussie over gehad. In de uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederen ga ik wel met belanghebbenden verder verkennen wat er allemaal mogelijk is. Wat we ook hebben gezegd, is dat we richting de toekomst meer rekening willen houden met omgevingseffecten. Dat is een nieuwe weg die we hebben ingeslagen. Dat neemt natuurlijk niet weg dat we ook naar bestaande situaties moeten kijken en altijd moeten zoeken naar manieren om, als dat binnen de financiële kaders past, de hinder zo veel mogelijk te beperken. Helemaal wegnemen doe je dat waarschijnlijk niet. De heer Krul vroeg ook nog naar de status van de modernisering van het spoorbeveiligingssysteem op het kernnet. Bij ERTMS ligt inderdaad de nadruk op het kernnetwerk. Bij de achttiende voortgangsrapportage van het Programma ERTMS heb ik met uw Kamer gedeeld dat er forse tegenvallers zijn op kosten en op de planning om de treinbeveiliging en de gerelateerde systemen klaar te maken voor de toekomst. Ik ben inmiddels nog volop aan de slag met het doorgronden van die tegenvallers. Er loopt bijvoorbeeld ook nog een second opinion. Daarover ga ik verder met de Kamer in gesprek in het debat dat we hebben op 8 juni. Dat is het commissiedebat Spoor.

De **voorzitter**:

Nog een korte vraag van de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Nog even over de Brabantroute en Minder Hinder. Straks gaat de Betuwelijn dus deels dicht en gaan er veel meer treinen over de Brabant-

route. Daar zitten ook gevaarlijke stoffen bij, neem ik zomaar aan. Dat zal toenemen. Dan kun je wel zeggen dat er minder hinder is, maar het risico neemt wel toe. Kan de Staatssecretaris nog even ingaan op het stijgen van het risico met het toenemen van het aantal treinen op dat traject?

Staatssecretaris Heijnen:

In mijn blokje zitten ook de antwoorden op de vragen van de heer Madlener. Er was een vergelijkbare vraag door de heer Krul gesteld. Ik zal daarbij ook nog even specifiek op de Brabantroute ingaan.

De heer Krul vraagt wat de voortgang is van de landelijke visie op hoe gevaarlijke stoffen over het kernnet goed vervoerd kunnen worden en tegelijkertijd bebouwde gebieden goed beschermd kunnen worden. Het spoor vervult een belangrijke functie in de mix van modaliteiten als het gaat om het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals ik in het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer ook aangeef, moet dat in balans zijn met de leefomgeving van het spoor en kunnen samengaan met de woningbouw-opgave. Zoals u weet, werk ik aan een robuust basisnet, waarin we duidelijkheid aan gemeenten verschaffen over waar wel en waar niet gebouwd kan worden langs het spoor. Deze zomer zal ik u daarover uitgebreid informeren in een Kamerbrief over het basisnet. Ook in het kader van het participatietraject rondom het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer zal dat uiteraard onderwerp van gesprek zijn.

Meneer Alkaya vroeg nog op welke manier ik met gemeenten en provincies het gesprek voer om het vervoer van gevaarlijke stoffen te bespreken en risicoplafonds te handhaven. Ik doe dat op twee manieren. Ten eerste via de stuurgroep basisnet. Daar praat ik met vertegenwoordigers namens IPO en VNG. Daarnaast doe ik het ook breder vanuit het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Ik vind het erg belangrijk dat er goede participatie wordt ingericht en dat de betrokkenheid van omwonenden naast andere belanghebbenden ook structureel wordt ingericht. Met bewoners, vervoerders en regionale overheden zijn er afgelopen maanden de verschillende mogelijkheden verkend van een adviesplatform. Daartoe heb ik opdracht gegeven aan een onafhankelijk bureau. Het advies heb ik inmiddels ontvangen. Dat zal ik ook nog bestuderen. U ontvangt dat advies dan tegelijk met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, zoals ik net al aan mevrouw Van Ginneken heb aangegeven. Het is mijn intentie om het advies mee te nemen in de uitwerking van een participatieplan voor het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.

De voorzitter:

Hierover is nog een vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Is de Staatssecretaris van mening of heeft zij de overtuiging dat dat overleg, vooral dat met de lokale bestuurders, goed gaat? Zij trekken bij ons namelijk aan de alarmbellen. Zij zeggen dat ze zich zorgen maken over de manier waarop het nu gaat. Als de Staatssecretaris dat beeld niet heeft, dan is dat goed om te weten, maar dan hebben we wel verschillende kanten van het overleg die verschillend denken over het succes van het overleg. Ik vraag me af hoe de Staatssecretaris daarover denkt.

Staatssecretaris Heijnen:

Het overleg loopt goed in de zin van dat we elkaar weten te vinden. De heer Alkaya en andere commissieleden zullen ongetwijfeld worden benaderd. Ik word ook rechtstreeks benaderd door bestuurders die zich zorgen maken. An sich staan we steeds in contact met de bestuurders, maar het is wel een heel erg ingewikkelde puzzel. Daar kom ik weer met m'n «postzegel waarop we met z'n allen wonen». Op die postzegel moeten we een heleboel dingen naast, tussen en door elkaar proberen in

te richten. Wij hebben een heel compact en mooi spoorstelsel in Nederland. Het is drukbereid. Het is haast een metrosysteem; daar hebben we het ook weleens over met elkaar. Maar dat vraagt er natuurlijk wel om dat je op een goede manier zorgt dat mensen zich veilig kunnen voelen als er bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen langs een woonwijk zouden worden getransporteerd. Daarover zijn we continu met elkaar in gesprek. Uiteraard zullen er altijd genoeg waarborgen worden ingebouwd waardoor je dat op een hele veilige en verantwoorde manier kunt doen. Toen ik bijvoorbeeld de spoorgoederentrein zag waar kalk uit was gelopen, schrok ik zelf natuurlijk ook heel erg, omdat ik dacht: oei, nou ligt er zomaar iets vlak bij een woonwijk. Maar toen heb ik dat nog eens nagevraagd en hoorde ik dat heel gevaarlijke stoffen bij vervoer op een andere manier verpakt worden, waardoor de kans op lekken bij zo'n ramp in elk geval wordt geminimaliseerd. Dat zijn allemaal gesprekken die we op een goede manier moeten voeren. Het voelt natuurlijk vaak onveilig, maar het is over het algemeen een hele veilige manier van vervoer, zeker als je het vergelijkt met andere manieren van vervoer. Maar we moeten zorgen dat iedereen op basis van de feiten tot goede afwegingen kan komen. Natuurlijk gaan wij niet iets doen waarvan wij vermoeden of verwachten dat het heel erg gevaarlijk is; dat wil ik niet en volgens mij wil niemand dat.

De voorzitter:

Meneer Krul, tot slot.

De heer Krul (CDA):

Ik wil toch nog één stapje terug. Enerzijds is er de boodschap dat er meer goederenvervoer wordt verwacht over het spoor en dat er meer spoorweggoederenvervoer wordt verwacht over de Brabantroute. Anderzijds is er het Minder Hinder-pakket, waarvan we zeggen dat we dat gebruiken om de effecten daarvan te mitigeren. Het CDA maakt zich zorgen over de eventuele discrepantie die kan ontstaan tussen het realiseren van het Minder Hinder-pakket en het vermeerderen van het vervoer. Dus mijn concrete vraag is: kan de Staatssecretaris zeggen wanneer zij verwacht dat de laatste euro of de laatste maatregel uit dat Minder Hinder-pakket gerealiseerd is? En heel kort daaropvolgend: loopt dat dan synchroon met de meerdere treinen die over die routes gaan?

De voorzitter:

We gaan het vragen aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Zoals aangegeven, wordt er nu in 2023 al geld uitgegeven. De verwachting is dat het hele bedrag in 2024 is uitgegeven. Dat loopt dan dus parallel met de periode waarin de Brabantroute intensiever gebruikt gaat worden.

De voorzitter:

Ik stel voor dat de Staatssecretaris haar beantwoording continueert, ook in het kader van de tijd.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter, ik zal even kijken of ik misschien nog een dubbeling heb, want er zijn tussendoor natuurlijk ook nog wat vragen gesteld. De heer Alkaya vroeg waarom ik niet kan routeren. Het gaat niet zozeer om kunnen, maar om de vraag of het verstandig is om daarvoor te kiezen. Het merendeel van het vervoer is namelijk internationaal en die treinpaden worden ook internationaal bepaald. Dat gebeurt ruim een jaar van tevoren. Wat er wordt vervoerd, wordt over het algemeen pas veel later bepaald, afhankelijk van wie wat en wanneer wil vervoeren. Dat betekent dat pas

achteraf kan worden vastgesteld of een risicoplafond wordt overschreden. Daar kun je dus niet op sturen. Los daarvan is routeren voor mij de allerlaatste optie, omdat de treinen dan in ons dichtbevolkte land moeten omrijden en door andere steden gaan en het vervoer dan eventueel naar de weg verplaatst. Je krijgt dan dus gewoon een waterbedeffect. Hetzelfde geldt overigens voor ammoniak.

Specifiek doorgaand op ammoniak: ammoniak wordt in het kader van de energietransitie genoemd als drager van waterstof, dus het volume zal daardoor naar verwachting toenemen. Als maatschappij zien we het vervoer van ammoniak natuurlijk liever niet groeien. Mijn insteek is daarom om te bevorderen dat ammoniak op de locatie van aanlanding kan worden verwerkt, dus dat het daar kan worden omgezet in waterstofgas dat de buisleiding in kan. Voor het vervoer van ammoniak wil ik onderzoeken welke rol buisleidingen en de binnenvaart kunnen spelen. Ik heb u samen met de Minister voor Klimaat en Energie daar op 17 maart nog een brief over gestuurd. Het is mijn bedoeling om samen met de Minister voor Klimaat en Energie voor het einde van het jaar u nog meer te kunnen laten weten over hoe we met die mogelijke stromen willen omgaan.

Dan had de heer Krul nog een vraag. Ik ga een beetje door de sprekers heen en weer, maar ik had het eerdere onderwerp een beetje naar voren gehaald omdat er al een vraag over werd gesteld. De heer Krul vroeg of ik kan zeggen wanneer het plan van aanpak voor een onderzoek naar de mogelijke routes voor spoorgoederenvervoer er ligt. De goederenroutering Noordoost-Europa betreft een langetermijnafwikkeling van goederentreinen via de grensovergang Oldenzaal-Bad Bentheim van en naar Noordoost-Europa. Op 14 november 2022 heeft daarover op het provinciehuis in Gelderland een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met regionale bestuurders van zowel Oost-Nederland als West-Nederland. Daar is toen geconcludeerd dat nader verdiepend onderzoek naar nut en noodzaak nodig is. We hebben afgesproken om daarvoor gezamenlijk in het eerste semester van 2023 een plan van aanpak op te stellen. IenW neemt daartoe het initiatief en zal ook de regie voeren. Ambtelijk is hiermee inmiddels gestart. Er wordt nu een externe partij gezocht om het te begeleiden en in te stellen. Het plan van aanpak zal bestuurlijk vastgesteld moeten worden, naar verwachting na het zomerreces. De verwachte doorlooptijd van het daadwerkelijke nut-en-noodzaakonderzoek is ongeveer anderhalf jaar.

Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

Ik heb nog een paar losse onderwerpen te behandelen. De heer Madlener vroeg of we niet te ambitieus zijn voor het goederenvervoer. Het is nodig dat mobiliteit, en dus ook de goederensector, bijdraagt aan het behalen van de klimaatdoelen. De zero-emissiezones – daar vroeg de heer Madlener specifiek naar – vormen onderdeel van de maatregelen daarvoor. We zien onder andere bij de subsidieregeling AanZET dat er forse belangstelling is bij de sector om daadwerkelijk te verduurzamen en elektrische trucks aan te schaffen. De subsidie die we hadden voor elektrische trucks en waterstoftrucks was binnen een dag al vier keer overtekend. Natuurlijk is het ook belangrijk, dat ben ik helemaal eens met de heer Madlener, dat we de vinger aan de pols houden bij de laadinfrastructuur, om er zo voor te zorgen dat die in gelijke tred opgaat met de groei van het aantal elektrische trucks. Ik ben continu in gesprek met Minister Jetten om te bezien wat er mogelijk is qua laadinfrastructuur, maar natuurlijk ook qua netcapaciteit want dat is ook een heel belangrijke voorwaarde om mensen en bedrijven uiteindelijk de overstap te laten maken naar elektrisch vervoer.

Er is een vraag gesteld door de heer Krul aan de Minister, maar ik moet even kijken of die voor mij is of ... Even kijken. Er is gevraagd op welke modaliteiten bij het goederenvervoer we willen inzetten. Is dat op buizen, op spoor, op scheepvaart? En wat gaat het kabinet concreet doen om zo

snel mogelijk het basiskwaliteitsniveau te halen? Ik hoor nu dat de Minister die vraag al beantwoord heeft. Dan sla ik 'm over. We zouden toch ook absoluut allebei helemaal hetzelfde gezegd hebben, dus wat dat betreft ...

Meneer Krul had nog de vraag hoe we de aantrekkelijkheid en bekendheid van kleine elektrische distributievoertuigen kunnen vergroten. Op basis van eerdere gesprekken met de sector en ook met de Kamer ben ik daarover in gesprek met de sector en met gemeenten. Het gaat daarbij vooral over kennisuitwisseling en faciliteren. Bedrijven kunnen nu al gebruikmaken van de milieu-investeringsaftrek voor het bedrijfsmatig gebruik van elektrisch aangedreven bakfietsen. Aan het eind van het jaar zal ik u over de bevindingen informeren, maar ik ben het wel met de heer Krul eens dat we nog een rondje kunnen maken om te zien of we er al alles aan doen om de bekendheid en aantrekkelijkheid van die kleine distributievoertuigen overal onder de aandacht te brengen. Voorzitter. Dat was het.

De voorzitter:

Dank u wel. Hierover is een vraag van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

We hebben pas een debat gehad over verkeersveiligheid, ook op het fietspad, waaruit bleek dat die elektrische bakfietsen juist zeer onveilig zijn. Het zijn een soort kleine bulldozers die over die fietspaden gaan, terwijl mijn zoontje straks een boete krijgt omdat hij op een elektrisch stepje rijdt, want die stepjes worden tegengehouden. De bakfietsen worden kennelijk gepromoot en de stepjes worden verboden. Ik snap het niet meer.

De voorzitter:

Die vraag gaat over de LEV's, volgens mij. Minister?

Minister Harbers:

Dat is een heel ander debat. Die moeten gewoon veilig zijn en aan de norm voldoen. Dat is alles.

De voorzitter:

Daar zult u het mee moeten doen.

We gaan direct over naar de tweede termijn van de zijde van de Kamer. U heeft een minuut spreektijd. Ik begin bij de heer Koerhuis. Ik zie u twijfelen, meneer Koerhuis, maar het is echt maar een minuut.

De heer Koerhuis (VVD):

Nou ja, het is niet alsof we krap in de tijd zitten. En een minuut is wel heel krap, dus ...

De voorzitter:

Dat zijn de regels die u als Kamer zelf heeft vastgesteld. De spreektijd in tweede termijn is een percentage van de spreektijd in eerste termijn. Maar laten we hier geen discussie over voeren. U krijgt de tijd, maar als u er te ver overheen gaat, grijp ik in. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Allereerst over de lage waterstanden in de zomer. Daarover zei de Minister: ik kan niet toveren. Maar volgens mij kunnen we wel proberen om water vast te houden. Wat voor ideeën kan de Minister bedenken om te zorgen dat het water minder snel wegstroomt door de Rijn of de IJssel? Hoe kan er bijvoorbeeld meer water door de IJssel stromen, zodat bijvoorbeeld het Twentekanaal op peil kan worden gehouden? Daar hoor ik graag nog iets over.

De Minister zei heel snel dat mijn drie moties zijn afgedaan. Ik hoor er toch nog graag iets over, dan maar los van de moties. Dus hoe gaat de Minister de sluiproutes op N-wegen tegen? Hoe gaat de Minister hetzelfde tolheffingskastje als in België en Duitsland invoeren? En hoe gaat de Minister het groeipad van elektrische vrachtwagens en de laadinfrastructuur in kaart brengen?

Dan over de bereikbaarheid van de havens in Zeeland en Groningen. Ik hoor toch nog graag hoe de stand van zaken is voor het gedeelte over de weg en over het spoor.

Ik ben blij met de toezegging over de uitbreiding van de subsidie naar Twente, of in ieder geval dat de Minister daarnaar wil kijken. Daar ben ik heel blij mee.

Ik ben ook blij met de toezegging dat de Minister wil kijken naar een buisleiding door Gelderland en Overijssel.

De voorzitter:

De laatste vraag, meneer Koerhuis, zet 'm op!

De heer Koerhuis (VVD):

Deels een toezegging.

Laatste opmerking. Ik ben heel blij. Ik hoorde iemand «toezeggingenfeest» zeggen. Het is niet altijd feest; ik herinner mij het luchtvaartdebat van dinsdag, dat was niet zo'n feest voor mij. Maar dit is dat inderdaad wel. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Meneer Krul, gaat uw gang.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter, het is misschien een beetje ongebruikelijk, maar het zou mij helpen in mijn tweede termijn als u mijn geheugen kunt opfrissen wat betreft de toezeggingen. Waarom vraag ik dat? Dan weet ik of ik een tweeminutendebat moet aanvragen.

De voorzitter:

Zelfs als u die toezeggingen niet zou hebben gehad, kunt u die vraag altijd herhalen en kunnen we straks kijken of die toezegging mogelijk nog kan komen. Op basis daarvan kan ik altijd terugkomen op de vraag of u een tweeminutendebat wil.

De heer Krul (CDA):

Dat is duidelijk. Ik stip in mijn tweede termijn aan waarom ik deze vraag stel. Het CDA is in algemene zin blij met de lijn van het kabinet en de lijn die wordt ingezet op de modal shift. Wij zien ook de noodzaak daarvan. Wij hebben wel een andere interpretatie van de bijdrage van de Minister. De heer Koerhuis zegt dat hij blij is dat de Minister wil gaan kijken naar buizen in het oosten van Nederland. Ik heb vooral gehoord dat de Minister op zijn handen gaat zitten wachten, op zoek naar een marktpartij. Dat is dan ook de vraag die ik had. Ik hoor de heer Koerhuis nu zeggen dat hij daar een halve toezegging heeft gehoord. Daar komen we zo dan op terug.

Voorzitter. Het CDA zal de uitbreiding van het goederenvervoer via het spoor kritisch volgen. We begrijpen de noodzaak en we weten ook wat er gaat gebeuren op bijvoorbeeld de Brabantroute. Maar wat ons betreft moet die uitbreiding echt synchroon lopen met de uitrol van het Minder Hinder-pakket, om te voorkomen dat uiteindelijk de inwoners van de regio's onevenredig veel hinder ervaren van spoorweggoederenvervoer, want dat kan nooit de bedoeling zijn.

Voorzitter. Tot slot. Ik ben ook blij met de inzet van de Staatssecretaris voor juist de stadslogistiek, de kleine ecologische voetprint. Ik ben blij dat

zij daar de regie wil nemen. Dat heb ik heel duidelijk gehoord en dat vind ik een ontzettend goed streven.
Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul. Dan gaan we naar mevrouw Van Ginneken. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Het is mooi dat we vandaag spraken over het goederenvervoersysteem als geheel. Het is belangrijk dat de modaliteiten elkaar daarbij helpen. Dat is in het belang van minder files, in het belang van de natuur en in het belang van de leefbaarheid. Ik ben ook blij met de toezeggingen van de Staatssecretaris over het spooromwonendenfonds, zoals ik het maar even noem, en het meenemen van prijsprikkel bij de regels voor het gebruik van spoorcapaciteit. De globale inhoud van de plannen van de Staatssecretaris vind ik eigenlijk wel in orde, maar tempo, tempo, tempo. Het frustreert me mateloos dat we het maar niet versneld krijgen.

Dan de Minister. Ik ben wat teleurgesteld dat hij geen ruimte ziet voor de slimme inzet van middelen uit de vrachtwagenheffing, in het belang van het systeem als geheel. Daar overweeg ik een motie over, dus ik wil bij dezen een tweeminutendebat aanvragen, met als opmerking dat als de heer Krul besluit dat hij alsnog een tweeminutendebat had willen hebben, hij wat mij betreft als eerste spreker mag.

De voorzitter:

Mag ik u daar een vraag over stellen? U zei dat u een tweeminutendebat overweegt voor die ene motie. De voorzitters hebben de opdracht meegekregen om de druk op de plenaire agenda te verlagen. Dus ik wil u vragen of u uw vraag misschien kunt concretiseren. Welke toezegging zou u van de Minister willen horen? Dan kunnen we kijken of de Minister die toezegging al dan niet kan doen en wat een mogelijke appreciatie zou kunnen zijn in een tweeminutendebat. Dan kunt u daarna alsnog afwegen of het volgens u noodzakelijk is om dat tweeminutendebat aan te vragen, met alle voorbehouden richting de heer Krul.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Terechte motiehygiëne, voorzitter. Dan zou ik de Minister alsnog willen vragen of hij bereid is om de bestedingsdoelen zoals die gedefinieerd zijn als uitgangspunt voor de vrachtwagenheffing kritisch tegen het licht te houden, in overleg met de sector, om te bekijken of die bestedingsdoelen nog wat breder kunnen bijdragen aan de modal shift naar andere modaliteiten.

De voorzitter:

Oké, dank u wel. Meneer Koerhuis, u wilt hier kort op reageren? Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

In het eerdere interruptiedebatje hadden we volgens mij met mevrouw Van Ginneken afgesproken dat het in overleg met de sector zou gaan. Ik heb ook begrepen van de Minister dat er volgens mij deze zomer een consultatie met de sector wordt opengesteld. Ik had eerst ook wel behoefte aan een motie, maar aangezien de sector zelf nog gaat reageren en wij ook zelf met de sector kunnen gaan praten – we kunnen ze uitnodigen voor een gesprek hierover in de commissie of met z'n tweeën in de Kamer – lijkt mij dat nuttiger. Ik zat ook te twijfelen over een motie, maar die twijfel is daardoor weggenomen.

De voorzitter:

Oké, dank voor de interventie. Dank, mevrouw Van Ginneken, voor de toelichting. We horen zo hoe de Minister hiernaar kijkt. Dan gaan we over naar de heer Alkaya. Gaat uw gang, meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Mijn oprechte ervaring van de afgelopen periode is dat de meeste tweeminutendebatten door coalitiepartijen worden aangevraagd. Ik weet niet wat dat zegt over de onderlinge verhoudingen, maar laat ik verdergaan over mijn eigen punten. Ik heb eigenlijk geen verdere vragen meer op dit moment, maar er komen wel belangrijke momenten aan als het gaat over goederenvervoer over het spoor. Ik heb twee belangrijke punten genoteerd, allebei in het najaar, namelijk de voorrangsregeling en de veranderingen daarin, dus waar het gaat om goederentreinen ten opzichte van openbaar vervoer en personenvervoer, en ook het vervoer van ammoniak via de binnenvaart en de buizen, in samenwerking met de Minister van Economische zaken en Klimaat. Over die twee zaken wil dus echt op tijd geïnformeerd worden, want op het moment dat daarover meer duidelijk is, zullen we daar een goed debat over moeten voeren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. Meneer Madlener tot slot. U heeft geen bijdrage? Nou, dat scheelt ook weer in de tijd. Hartelijk dank. Dan stel ik een korte schorsing voor van ... tien minuten? O, vijf minuten. We schorsen even voor vijf minuten en dan gaan we zo dadelijk verder.

De vergadering wordt van 17.13 uur tot 17.19 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, we hervatten het commissiedebat Goederenvervoer. Ik geef als eerste de Minister het woord, voor de beantwoording. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn nog een aantal vragen gesteld. Ik begin met de lage waterstanden. Ik zei, natuurlijk een beetje gekscherend, dat we water dat er niet is, niet tevoorschijn kunnen toveren. Dat is wel de allerlaatste fase, maar we zagen vorig jaar zomer wel dat er dusdanig weinig waterafvoer was vanuit bijvoorbeeld de Alpen dat het kritiek werd. Daarvoor komen natuurlijk wel heel veel andere maatregelen. Dat betreft zowel de vraag wat je doet als er minder water is, dus om de impact beperkt te houden, als de vraag welke andere oplossingen je hebt. Daar werken we met de sector aan. We gebruiken bij droogte de verdringingsreeks. We kijken naar logistieke inspanningen. Maar daarachter zit natuurlijk ook nog een andere aanpak – dat is het Programma Integraal Riviermanagement, waar we het bij de waterdebatten vaak over hebben – waarbij we kijken of we daarin ook meer buffering van water kunnen doen. Wij proberen dat vanzelfsprekend zo lang mogelijk te voorkomen, maar in uitzonderlijk droge omstandigheden loop je op een gegeven moment tegen omstandigheden aan zoals we die afgelopen zomer zagen. Maar daarvoor gebeurt nog heel veel.

Ik loop de moties die afgedaan zijn even per punt langs. De eerste gaat over het tegengaan van sluipverkeer. Daarvoor hebben wij heel zorgvuldig dat heffingsnetwerk uitgewerkt. Wij verwachten dus in essentie geen uitwijk- of sluipverkeer. Mocht dat wel gebeuren, dan hebben wij inmiddels alle maatregelen opgesteld, waardoor we snel kunnen handelen – binnen zes weken, als ik het mij goed herinner – om dan bijvoorbeeld alsnog een weg toe te voegen aan het heffingsnetwerk.

Dan ga ik naar de motie over aansluiten bij de systemen in België en Duitsland. Dat systeem is gebaseerd op Europese en internationale richtlijnen, waardoor een gebruiker met één contract en één boordapparaat kan volstaan. Of hij daarvoor kiest, is een tweede, maar het kan wel.

Ik vervolg met de motie over de ingroei van elektrische vrachtwagens en de daarvoor benodigde laadinfrastructuur. Er is de ambitie om in 2030 16.000 elektrische vrachtwagens op de weg te hebben, met de daarbij benodigde laadinfrastructuur. Om in kaart te brengen in hoeverre er vanaf 2030 voldoende elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur voor de zero-emissiezones zijn, in combinatie met de andere elementen van de motie, wordt de Kamer binnen enkele weken geïnformeerd over de aanpak.

Dan kom ik bij de bereikbaarheid van havens in Zeeland, Groningen en Zwolle over weg en spoor. Ik heb een enkele spooropmerking, dus als de Staatssecretaris het goedvindt, dan doe ik die er gelijk bij. Dan hebben we ze allemaal gehad. De North Sea Port in Zeeland is in principe goed ontsloten via de weg en het spoor. Daar is de uitbreiding van het spoor Gent-Terneuzen nog een aandachtspunt. Daarnaast speelt op dit moment de aanvullende elektrificatie van een aantal sporen op het emplacement in de Sloehaven. Dat is op dit moment in uitvoering. In Groningen speelt een verdubbeling van de N33. Daar kijken we in MIRT-verband en in het kader van de Toekomstagenda Groningen naar. Zwolle is een binnenhaven die al aan de A28 en aan het spoor ligt. Mochten er vanaf de A28 richting de haven nog aanvullende maatregelen nodig zijn, dan kom je toch in de eerste plaats bij de gemeente en de provincie uit. Maar ik ben me er niet van bewust dat daar nog een knelpunt zou zijn op dit moment.

Dan zeg ik tegen de heer Krul dat ik juist niet op mijn handen zit. We willen namelijk enorm aan de slag met buisleidingen. Ik breng dus maar even een paar dingen in herinnering. Er wordt op dit moment gewerkt aan de Delta Corridor en aan het HyWay 27-project. Zoals ik al heb aangegeven, gaan we met alle regio's inventariseren of er ergens nog meer vraag is naar dit soort grootschalige buisleidingstraten. Ik gaf ook al aan dat ik in de tweede helft van dit jaar bij de Kamer terug zal komen om u te informeren over alle manieren waarop wij ons willen inzetten voor het stimuleren van buisleidingvervoer in het multimodale kader. Daarin hebben we dan ook alles opgehaald wat we uit de regio's weten, ook de input uit het Programma Energiehoofdstructuur van de zomer. Daarbij betrek ik gelijk de toezeggingen die ik aan mevrouw Van Ginneken gedaan heb over de structuurvisie. We gaan dit juist versnellen en in kaart brengen. Ik zeg er echter gelijk bij dat de stoffen die ik noemde echt niet op iedere plek in Nederland nodig zijn. Je komt al snel bij een groot chemisch complex uit. Waterstof moet natuurlijk straks op iedere plek in Nederland beschikbaar zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Op dit punt is er als eerste een interruptie van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Op een gegeven moment, in een van de eerste luchtvaartdebatten waar ik bij zat, hebben de meeste partijen in de commissie uitgesproken dat luchthavens maatschappelijke infra zijn. Dat was even een omslag in denken, maar dit hebben we als commissie uitgesproken. De Minister heeft dat ook omarmd. Ik proef dat de commissie hier zegt: buisleidingen zijn ook wel maatschappelijke infra. Ik hoop dat de Minister mee kan bewegen met de commissie en dat we hier die omslag van denken kunnen maken. Ik probeer ook gewoon een tweeminutendebat te voorkomen.

En het tweede punt is...

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, heeft u nog een concrete vraag over...

De heer **Koerhuis** (VVD):

De concrete vraag is of we buisleidingen als maatschappelijke infra kunnen zien. De tweede concrete vraag is of wij een buisleiding door Oost-Nederland niet van een marktverkenning kunnen laten afhangen, maar of we gewoon zelf een verkenning kunnen doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We gaan het vragen aan de Minister.

Minister **Harbers**:

Ook dan moet je gaan kijken wie daar dan gebruik van wil maken. Dat bepaalt bijvoorbeeld ook welke stof je daar doorheen moet voeren. Je moet dat dus toch gaan doen. Dat is precies waarom ik in eerste termijn al toezegde dat we een rondje Nederland gaan maken om te kijken wat we meer met buisleidingen kunnen doen. Daar kom ik later dit jaar op terug. Dan is het daarmee, vind ik, per definitie infrastructuur van maatschappelijk belang, maar dat zegt nog niet direct iets over de ordening daarachter. Ik vind vliegverkeer ook van maatschappelijk belang, maar tegelijkertijd investeert de overheid niet in luchthavens of vliegtuigen. De overheid maakt wel mogelijk dat ze er zijn. Ik zie het dus een beetje in die scope. Laat ik het hiermee afronden: juist omdat wij het belang van buisleidingen zien, krijgt u alle aangekondigde informatie, de informatie die ik zojuist toezegde, gebaseerd op een inventarisatie door heel Nederland.

De **voorzitter**:

Dan de heer Krul, want hij bracht dit punt in.

De heer **Krul** (CDA):

De Minister maakt de vergelijking met de luchtvaart. Ik weet niet hoeveel staatsdeelnemingen we hebben als het gaat om buizen, om die vergelijking maar even door te trekken. In het antwoord hoor ik de Minister weer zeggen: we gaan de vraag inventariseren; we gaan met de provincies of de regio's kijken wat de vraag is. Wat ons betreft zit daar een fundamentele denkfout achter. Want zonder nou gelijk te zeggen dat buizen volledig aanbodgestuurd moeten zijn, denk ik wel dat je een beweging moet maken om te zien hoe je dichter naar aanbodgestuurd denken kunt gaan, juist omdat we net met z'n allen hebben geconstateerd dat er een maatschappelijk belang achter die buizen zit. Ik hoor de Minister ook zeggen dat het niet om alle stoffen gaat. Ja, maar in het denken van «het is iets wat de markt moet oplossen en dus gaan we kijken naar de vraag» zoek ik een beweging van de Minister die iets meer richting het aanbod gaat. Wat kan de overheid doen om ervoor te zorgen dat je daarmee misschien ook een deel van de vraag op gang krijgt? Als dat niet lukt, dan moet ik de heer Koerhuis teleurstellen, want dan verzoeken we toch om een tweeminutendebat.

Minister **Harbers**:

Ik zal heel eerlijk zeggen dat ik dit best ingewikkeld vind. Ik kan toch niet naar een regio gaan en zeggen: had u nog behoefte aan propeen of bent u van plan om CO₂-afvang te gaan doen? We hebben het over dat soort dingen. Waterstof staat al buiten haken, want dat zal straks op heel veel plekken in Nederland nodig zijn. Door de bestaande buisleidingenstraten gaan dit soort stoffen heen die in essentie gebruikt worden in de grote industriële clusters. Ik ben al een stap verdergegaan door te zeggen dat ik overal, in iedere regio, die kansen ga inventariseren. Ik zou de leden er haast toe willen oproepen om even die inventarisatie af te wachten. Als

dat nog niet voldoende is, ga ik graag in debat met de Kamer over aanvullende moties.

De voorzitter:

Ik ga u beiden even helpen. Meneer Krul, heeft u een toezegging nodig? Welke toezegging zou u willen? Dan gaan we die aan de Minister vragen. Als u die niet krijgt, dan gaan we door naar het volgende antwoord.

De heer Krul (CDA):

Volgens mij is dit het zesde debat van vandaag met de Minister. Ik heb hem al horen zeggen «ik ben de beroerdste niet», dus dan zal ik ook niet de beroerdste zijn. Als de Minister kan toezeggen op welke termijn hij denkt dat rondje gemaakt te hebben en dat hij daar een brief aan kan koppelen, dan heeft hij het voor de hellepoorten weggeslept.

De voorzitter:

Dank. Dan gaan we dat vragen aan de Minister.

Minister Harbers:

Hier zijn drie elementen in. Dat zijn de structuurvisie, het Programma Energiehoofdinfrastructuur en het nationaal programma energievoorziening. Die zijn allemaal rond de zomer klaar. Ik denk dat ik dat in september bij elkaar gebracht heb en aan de Kamer zal melden. Laten we dat afspreken. Dat is in ieder geval ruim voor de begrotingsbehandeling.

De voorzitter:

Dank u wel. Ondertussen hoor ik mevrouw Van Ginneken in haar vuistje lachen, want zij heeft al een tweeminutendeбат aangekondigd. Nee, hoor, haha.

Minister Harbers:

We gaan het allemaal zien. Dan moet ik nog een motie van mevrouw Van Ginneken zien te voorkomen. Ik zeg in alle eerlijkheid dat ik niet ga toezeggen wat zij vraagt, namelijk om de bestedingsdoelen kritisch tegen het licht te houden. De reden is simpelweg de volgende. Bij de vrachtwagenheffing zijn we inmiddels zes jaar onderweg. De wetsbehandeling is geweest. Ook daar zijn toezeggingen gedaan. Voorafgaand aan de wetsbehandeling lagen er afspraken met de sector die ik wil nakomen, namelijk over waar de terugsluis straks heen gaat. Ik ben daarnaast bezig met het uitvoeren van de vorige motie van mevrouw Van Ginneken om de terugsluis juist naar voren te halen, zodat we daarmee ook de subsidieregelingen voor verduurzaming van vrachtwagens mogelijk kunnen maken. Dit is wel weer een aanvullende vraag. Tegelijkertijd, mocht die vraag ook in de sector leven, is het geruststellende antwoord misschien dat in juli de internetconsultatie op deze regeling opengaat. Het staat de sector dan ook vrij om te zeggen: bij nader inzien hadden we er graag nog een categorie aan toegevoegd. Die informatie komt daar dan wel naar boven. Ik zou het dus in dat proces willen onderbrengen.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben ook de beroerdste niet. Ik ben best bereid om te zoeken naar een manier om nu geen motie in te dienen, maar dan wil ik wel even een dilemma delen. We praten later nog over de concretere verdere invulling van de vrachtwagenheffing. Dan hebben we inderdaad de internetconsultatie in onze achterzak die ons informatie kan geven over wat er nodig is. Strikt genomen is dat voor mij nog een ander moment waarop ik de motie waar ik nu aan denk, in zou kunnen dienen. Tegelijkertijd zijn we dan weer een stuk verder in het proces en is de ruimte voor de Minister om bij te sturen en aan te passen vanzelfsprekend ook weer kleiner. Dat is een beetje mijn dilemma. Als ik het nu doe, is er meer mogelijkheid tot

aanpassing en straks is dat minder. Ik zie de Minister al taxeren, dus ik zeg erbij: tenzij hij het anders taxeert. Als hij daarop kan reflecteren, kan ik definitief bepalen of mijn motie nu nodig is of niet.

Minister Harbers:

Het gaat natuurlijk allemaal pas echt lopen op het moment dat de vrachtwagenheffing daadwerkelijk wordt ingevoerd. Daar hebben we nog wel wat tijd voor. Ik schat in dat de afwegingsruimte voor mevrouw Van Ginneken voor die tijd nog wel komt.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dan ga ik geen tweeminutendebat aanvragen en wacht ik het proces verder even af.

De voorzitter:

Dank u wel. De Minister!

Minister Harbers:

Daarmee ben ik door de vragen heen. De vragen over ammoniak neemt de Staatssecretaris in één keer mee, neem ik aan.

De voorzitter:

Oké, dan gaan we over naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

En dan maar hopen dat ik het niet verpruts en dat er alsnog een tweeminutendebat wordt aangevraagd.

De heer Koerhuis vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot de bereikbaarheid van de haven van Zeeland per spoor. Zoals u wellicht weet, werken we aan de verbinding Rail Ghent Terneuzen samen met partners uit België, uit Vlaanderen. We werken richting een startbeslissing. We hopen die dit jaar nog te kunnen nemen, maar we zijn daarbij natuurlijk wel afhankelijk van onze collega's aan Belgische zijde.

De heer Alkaya constateert dat dit najaar een belangrijk moment is voor de omgang met ammoniak. Dat klopt. We werken aan het afwegingskader voor de omgang met ammoniak. Ik doe dat in goede samenwerking met mijn collega, de Minister van EZK. Ik zal de Kamer daar uiteraard over informeren, zoals zojuist ook toegezegd.

De heer Alkaya (SP):

Ik kan dit onderwerp eigenlijk niet los zien van de buizeninventarisatie. Dat heeft met elkaar te maken, neem ik toch aan? Dat zijn niet twee verschillende zaken.

Staatssecretaris Heijnen:

Bedoelt u nu de capaciteitsverdeling? Of...?

De heer Alkaya (SP):

Nee. De Minister is nu bezig met inventariseren waar er behoefte is aan buizen en wij hebben het over ammoniak en de manier waarop ammoniak vervoerd moet worden. Dat zou door buizen kunnen of per trein, dus dat zijn niet twee verschillende onderwerpen.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat doen we natuurlijk integraal. Dat mag ook verwacht worden. Ik denk dat het een het ander wellicht niet helemaal uit zal sluiten. Er wordt natuurlijk in samenwerking gekeken wat er allemaal mogelijk is. We hebben intern al wat vergaderingen over buisleidingen gehad. We hebben ook het water- en bodemsturend beleid. We doen best wel veel met onze ondergrond. Dat betekent ook dat we ervoor moeten zorgen dat dat

allemaal wel kan. Ik hoorde dat de heer Koerhuis moest lachen. Toch niet om iets wat ik zei?

De voorzitter:

Nee, gaat u verder. Gaat u verder. Gaat u verder.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan had de heer Alkaya nog een vraag over de regels voor capaciteitsverdeling. Hij vroeg: dit najaar? Dat was de reden waarom ik daar net nog even specifiek naar vroeg. Dit najaar klopt, hoewel ik afhankelijk ben van de voortgang in Brussel op dat punt. In Europa wordt een gesprek gevoerd over het aanpassen van de spelregels voor capaciteitsverdeling. Zoals gezegd, gebruikt ProRail die spelregels om alle capaciteitsaanvragen, zowel voor personenvervoer als voor spoorgoederenvervoer, op een goede manier af te wegen.

Dat waren nog de antwoorden op de vragen aan mij.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geven we de heer Koerhuis nog even de gelegenheid om een vraag te stellen.

De heer Koerhuis (VVD):

Om die vraag dan centraal te stellen: die ging meer over mijn verbazing dat water en bodem sturend erbij wordt gehaald. Ik kan me voorstellen dat als we bijvoorbeeld ruimte geven aan water, we daar geen spoor of weg willen aanleggen, omdat het dan kan overstromen. Maar een buisleiding door de grond lijkt me dan juist een uitkomst.

Staatssecretaris Heijnen:

Dit is natuurlijk niet de plek om dat hele debat te voeren, maar het is wel degelijk zo dat je met alles rekening moet houden. Onze grond wordt heel intensief gebruikt voor allerlei doeleinden. Wij hebben nou net besloten om dat op een zorgvuldige manier echt goed in kaart te brengen. Het moet ook veilig kunnen. Je moet dus ook kijken wat de andere toepassingen zijn in een gebied, of het niet kan verzakken en noem het allemaal maar op. Dan schurk je toch alweer snel aan tegen water en bodem sturend. Wat ik daarmee wilde zeggen – en dan rond ik echt af, voorzitter – is dat wij in alle gevallen proberen om zo integraal mogelijk te kijken en te werken.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit commissiedebat, maar niet voordat ik de toezeggingenlijst doorneem.

- De Minister zegt toe te kijken naar de modalshiftregeling in relatie tot vervoerscorridor Oost en te kijken of het mogelijk is om de voorwaarden hiervoor aan te passen. Hij informeert de Kamer hierover middels een brief voor het einde van de zomer.
- De Minister zegt toe te kijken naar de additionele eisen die in de buurlanden België en Duitsland aan kleine havens worden gesteld en te kijken wat Nederland eventueel kan aanpassen aan de eigen regels. Hij koppelt daarover terug voor het commissiedebat Maritiem.
- De Minister treedt in overleg met de topsector logistiek over de efficiencyregelingen en informeert de Kamer hierover rondom de zomer.
- De Staatssecretaris neemt het plan van een fonds voor omwonenden mee in het traject van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer en informeert de Kamer hierover via de reguliere terugkoppeling van de voortgang van het toekomstbeeld.

- De Staatssecretaris zegt toe te onderzoeken hoe prijsprikkels kunnen worden meegenomen in de criteria voor de capaciteitsverdeling op het spoor.
- De Minister zegt toe bij de regio's te inventariseren welke vraag er is naar het vervoer van stoffen via buisleidingen en dit in september aan de Kamer terug te koppelen.

Er is geen tweeminutendebat aangevraagd. Ik wil u allen hartelijk danken voor dit fatsoenlijke debat, zowel de leden van de Kamer als de leden van het kabinet en de ondersteuning, de Bodedienst en de Dienst Verslag en Redactie. Ik wens iedereen een hele fijne avond.

Sluiting 17.37 uur.