
9 Spoor

Spoor

Aan de orde is het **tweeminutendebat Spoor (CD d.d. 15/12)**.

De voorzitter:

Goedenavond. We zijn bij het tweeminutendebat Spoor. Ik kijk naar de heer Minhas van de VVD. Ja, die is er klaar voor!



De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb een beetje last van mijn keel. Ik hoop niet dat u dat allemaal gaat merken, maar ik ga beginnen. Als eerste heb ik een vraag aan de staatssecretaris. De staatssecretaris heeft een pakket gepresenteerd — de VVD-fractie is daar hartstikke blij mee — om het minderhinderpakket te continueren. Daar zijn we hartstikke blij mee, maar het gaat wel ten koste van het eerlijke speelveld, waar de VVD-fractie eerder aandacht voor heeft gevraagd, om het spoorgoederenvervoer in Nederland aantrekkelijk te houden. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris de budgetoverheveling gebruikt — als ik het goed heb begrepen, haalt zij het geld deels uit de compensatiepot — om de infraheffingen en het opstellen en rangeren van spoorgoederentreinen aantrekkelijk te houden en om een gelijk Europees speelveld te creëren.

Voorzitter. Dan heb ik twee moties. Ik begin met de motie over de voortgang van het programma Niet Actief Beveiligde Overwegen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een nog altijd aanzienlijk aantal niet actief beveiligde overwegen (nabo's) gevaarlijke situaties veroorzaken op en rondom het spoor;

overwegende dat ProRail heeft aangegeven niet voor het einde van 2023 het NABO-programma te kunnen afronden, waarin alle openbaar toegankelijke nabo's worden aangepakt en opgeheven;

verzoekt de regering om met gemeentes en andere belanghebbende organisaties in gesprek te treden over het opheffen van nabo's en te onderzoeken welke juridische instrumenten nodig zijn om de stukkende aanpak van het NABO-programma weer op gang te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1082 (29984).

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter. Mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat zowel het vervoer van gevaarlijke stoffen per trein als het aantal woningen langs het spoor de komende jaren zal toenemen;

overwegende dat de kans op een ongeval met een trein met gevaarlijke stoffen toeneemt naarmate het aantal reizigers, maar ook het aantal treinen groeit;

overwegende dat de huidige regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die is opgenomen in de Wet basisnet spoor, momenteel onvoldoende functioneert;

verzoekt de regering om in overleg met medeoverheden te komen tot nieuw beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door stedelijk gebied, teneinde de veiligheid van omwonenden langs het spoor te garanderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas, Van Ginneken en Geurts.

Zij krijgt nr. 1083 (29984).

De heer Minhas (VVD):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zie dat u alsnog een interruptie heeft van de heer Alkaya van de SP.

De heer Alkaya (SP):

Zou ik de heer Minhas mogen vragen wat hij met "nieuw beleid" bedoelt? Welke kant moet dat nieuwe beleid volgens hem dan op gaan? Maakt hem dat niet uit? Dan is het vrij makkelijk steunen. Is het simpelweg neutraal vragen om nieuw beleid? Of vindt hij bijvoorbeeld ook dat die groei gefaciliteerd moet worden? Of vindt hij juist dat die groei afgeremd moet worden? Dat kan natuurlijk alle kanten op gaan.

De heer Minhas (VVD):

Vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, en überhaupt van goederen over spoor, is een heel veilige en duurzame manier om goederen van A naar B te brengen, onder andere vanuit de Rotterdamse haven naar het achterland. Maar als goederentreinen door bestaand stedelijk gebied rijden en men heeft de ambitie om in dat gebied heel veel woningen

te bouwen, dan staan beide op gespannen met elkaar als met die treinen ook gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Mijn fractie denkt bijvoorbeeld aan het inzetten van buisleidingen voor het vervoer van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Ik ken de hoeveelheden niet exact, maar juist door ervoor te zorgen dat gevaarlijke stoffen niet meer in die mate over het spoor door stedelijk gebied worden getransporteerd, zou je een soort maatwerk kunnen creëren. Welke mate dat is, hebben we afgesproken in het Basisnet Spoor.

De heer **Alkaya** (SP):

Het is wel duidelijk in welke richting de heer Minhas denkt, maar wat bedoelt hij dan met zijn motie? Bedoelt hij ook dit met zijn motie? Zegt hij bijvoorbeeld: minder per spoor en meer per buis en dergelijke? Dat zou bijvoorbeeld nieuw beleid kunnen zijn. Of wil hij met dat nieuwe beleid de groei van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor faciliteren? Dat zijn wel twee verschillende dingen. Bij het een zegt hij "meer transport van die goederen over het spoor, en dat moeten we faciliteren", en bij het ander zegt hij juist "afremmen". Na deze toelichting denk ik: oké, hij wil het dus enigszins afremmen, want hij wil andere "modaliteiten" inzetten, om maar een term te gebruiken.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik denk dat je voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor slimmere en betere alternatieven hebt. Maar het vervoer van reguliere goederen over het spoor moet juist toenemen om ervoor te zorgen dat de ambities die we hebben met de green deal niet in gevaar komen. Anderzijds: het is een heel duurzame manier om goederen van A naar B te brengen en om onder andere de weg te ontlasten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Van Ginneken van D66.



Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Ik heb een motie en een vraag. Mijn motie gaat over het volgende. Vorig jaar heb ik geslapen bij Dion in Dorst, in Noord-Brabant. Hij is een van de vele mensen die last hebben van het gedreun van goederentreinen. Hij woont dicht bij het spoor. Ik heb dat gedaan rond het moment dat ik mijn actieplan lanceerde, met daarin plannen voor het op een toekomstvaste manier omgaan met het spoorgoederenvervoer. Ik heb dat aan de staatssecretaris aangeboden. Eigenlijk ben ik teleurgesteld omdat de staatssecretaris het voortdurend uitstelt om, zoals wel is toegezegd, mijn actieplan op te nemen en een toekomstvisie te presenteren op het spoorgoederenvervoer. D66 en VVD hebben al in 2020 via een motie om deze toekomstvisie gevraagd. Wat mij betreft zet de staatssecretaris daarmee alle bezorgde burgers in de kou. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende het voortdurende uitstel van een visie op het spoorgoederenvervoer zoals verzocht in de motie-Schonis/Ziengs uit 2020;

constaterende de gevolgen hiervan voor omwonenden, de spoorgoederensector en het verbeteren of vervangen van (de risicosystematiek in) het Basisnet Spoor;

verzoekt de regering uiterlijk het eerste kwartaal van 2023 te komen met een robuuste en ambitieuze visie op het spoorgoederenvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken en Minhas.

Zij krijgt nr. 1084 (29984).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter, dan mijn vraag. In het debat van december heb ik aandacht gevraagd voor de overlast door treinen en heb ik geopperd dat de staatssecretaris kijkt naar de bijdrage die bijvoorbeeld havenbedrijven, die deze treinen juist zo graag gebruiken, kunnen leveren, en dan niet alleen aan maatregelen tegen hinder, maar misschien ook aan infrastructuur of projecten die bijdragen aan een gezonde concurrentiepositie van de spoorgoederenvervoersector. Zo doen we dat ook bij Schiphol, bijvoorbeeld via de regeling Geluidisolatie Schiphol, de GIS-regeling, of via een omgevingsfonds. Daarmee worden overlastbeperkende maatregelen, maar ook infrastructuur gefinancierd. Kan de staatssecretaris de opties, bijvoorbeeld de opties die ik net noemde, op een rijtje zetten, aangeven hoe havenbedrijven in ons land daaraan kunnen bijdragen en de Kamer hierover voor de zomer per brief informeren?

Dank.

De **voorzitter**:

Dank. Dan ga ik door naar de volgende spreker, mevrouw Bouchallikh. Zij spreekt namens GroenLinks.



Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ja, dank u wel, voorzitter. Ik heb vanavond één motie meegenomen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bouw van nieuwe woonwijken voor een deel in spoorzones zal plaatsvinden, maar dat er tegelijkertijd steeds meer brandbare en giftige gassen over het spoor vervoerd gaan worden;

overwegende dat er in het Programma Robuust Basisnet samen met het bedrijfsleven en decentrale overheden naar

een balans wordt gezocht tussen de ambities op het gebied van vervoer, bouwen en veiligheid;

constaterende dat het Rijk medeverantwoordelijk is voor het voorkomen van rampen en daarom moet zorgen voor het gebruik van de veiligste route bij het vervoer van gevaarlijke stoffen;

verzoekt de regering aandacht te hebben voor de uitdagingen omtrent de woningbouwopgave nabij het spoor;

verzoekt de regering om te onderzoeken in hoeverre vervoerders gestimuleerd kunnen worden zo veel mogelijk gebruik te maken van minder dichtbevolkte routes en andere modaliteiten teneinde een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen te realiseren;

verzoekt de regering de Kamer hier voor het zomerreces over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1085 (29984).

Dank u. Dan ga ik door naar de volgende spreker, en dat is de heer Alkaya voor de SP.



De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, dank u wel. We hebben een goed debat gehad. Het is inderdaad veel over het goederenvervoer over het spoor gegaan. En eigenlijk tot mijn verrassing zijn er goede moties ingediend, zoals door de VVD. Alleen heb ik daar zelf nog wel wat verdergaande visies op. Vandaar dat ik ook twee moties heb. Ik zal verder volstaan met het indienen daarvan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering een groei van goederentransport over het spoor beoogt;

overwegende dat bij de huidige transporten al grote problemen ontstaan met betrekking tot de leefbaarheid en veiligheid voor omwonenden, waarbij soms goederentreinen met risicovolle ladingen dwars door woonwijken rijden;

van mening dat bestaande knelpunten eerst moeten worden opgelost, voordat over groei kan worden nagedacht;

verzoekt de regering, samen de sectoren en gemeenten die hiermee te maken hebben, een plan op te stellen over hoe eventuele toekomstige groei van het vervoer van gevaarlijke goederen en stoffen op een veilige manier georganiseerd kan worden, en daarbij ook alternatieve transportmodaliteiten te overwegen, alvorens groei boven huidige risicoplafonds toe te staan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 1086 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de staatssecretaris heeft aangegeven dat vervoerders vanwege internationale regels vrij zijn om een vervoersroute en modaliteit te kiezen;

constaterende dat gemeenten aan spoorgoederenroutes aangeven dat er wel degelijk een juridische basis is waarmee het Rijk kan sturen op routing, door bijvoorbeeld bepaalde routes langs dichtbevolkte gebieden te verbieden voor goederentreinen met gevaarlijke stoffen;

van mening dat duidelijkheid hierover gewenst is;

verzoekt de regering alle mogelijkheden en eventuele onmogelijkheden inzake de routing van risicovolle transporten opnieuw te onderzoeken, en de uitkomst hiervan terug te koppelen aan de Kamer en de betreffende gemeenten;

verzoekt de regering, indien Europese regels routing van goederentreinen met gevaarlijke stoffen belemmeren, precies aan te geven welke regels dit betreft en op Europees niveau de wijziging daarvan te agenderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 1087 (29984).

Dank u. Dan ga ik tot slot naar de heer Geurts van het CDA.



De heer Geurts (CDA):

De hekkensluiser van de Kamer in de eerste termijn van het tweeminutendebat Spoor, ja. Geen moties van de kant van het CDA, voorzitter. Ik dacht: laat ik de motiehoeveelheid niet doen toenemen. Maar ik heb wel een compliment voor de staatssecretaris, waar ik maar eens mee begin, en twee vragen. Het compliment is dit. Het CDA dringt al langer aan op benutting van het zogenaamde "minder-hinderpakket" om trillingen en andere overlast tegen te gaan. Wij vinden het goed om te merken dat de staatssecretaris hier stevig mee aan de slag is gegaan.

Dan de eerste vraag. Die heeft te maken met de inzet van een tweede conducteur op langere treinen. Dat is niet altijd noodzakelijk. De staatssecretaris wees erop dat de werkgever, de Nederlandse Spoorwegen, en de werknemersorganisaties, de vakbonden, hierover met elkaar spreken en ze hoopt op een spoedige uitwerking. Onze vraag is: is die uitwerking er al? En zo nee, zou de staatssecretaris hier

druk op willen zetten? Want op een gegeven moment is het woord "spoedig" niet meer op zijn plaats. Dit aandachtspunt wordt volgens mij breed gedeeld in de Kamer.

Dan de tweede en laatste vraag. Collega Van der Graaf van de ChristenUnie vroeg in het laatste commissiedebat terecht naar de voortgang rondom onbewaakte spoorwegovergangen. De heer Minhas heeft daar net ook woorden aan gewijd. Graag hoor ik een helder antwoord. Hoe denkt de staatssecretaris de ambitie te kunnen vervullen om deze allemaal op te heffen? Ik denk dat ik niet hoeft uit te leggen waarom dat noodzakelijk is.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u. Dan kijk ik even hoeveel tijd de staatssecretaris nodig denkt te hebben. Vijf minuutjes, begrijp ik. Of twee keer vijf? O, een dikke vijf minuten! Sorry. Dan zie ik u over vijf minuutjes terug. We hervatten dus om 20.20 uur.

De vergadering wordt van 20.15 uur tot 20.21 uur geschorst.

De voorzitter:

We hervatten het tweeminutendebat Spoor. We gaan over tot de beantwoording van de vragen en de beoordeling van de moties door de staatssecretaris.



Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter. Heeft u nog een voorkeur voor of ik met de moties of de vragen begin? Nee? Dan begin ik met de moties.

De eerste motie, die op stuk nr. 1082, was van Minhas en Van der Graaf. Die ging over de nabo's. Ik laat het oordeel hierover graag aan de Kamer. Uiteraard is ProRail nu ook al in gesprek met gemeentes en belanghebbenden. De nieuwe landelijk bemiddelaar, Helma Lodders, is inmiddels ook voortvarend aan de slag gegaan. Ik heb de Kamer in december toegezegd dit voorjaar met een plan van aanpak te komen rondom de nabo's.

De tweede motie, die op stuk nr. 1083 van de heer Minhas, gaat over gevaarlijke stoffen. Daarover laat ik ook graag het oordeel aan de Kamer, mits ik de motie mag zien als ondersteuning van het programma Robuust Basisnet Spoor. Dan kan ik de motie zien als ondersteuning van het beleid. Het huidige basisnet functioneert niet optimaal. Zoals het nu is ingericht, zetten we of de woningbouw nabij het spoor op slot of het goederenvervoer over het spoor zal zo goed als volledig moeten stoppen. Beide is onwenselijk. Daarom werk ik aan een alternatief systeem, het Robuust Basisnet Spoor, met vaste aandachtsgebieden om de leefomgeving veilig te houden. Misschien is dat ter toelichting nog even goed om te zeggen.

Dan de motie op stuk nr. 1084 van Van Ginneken en Minhas om te komen met een visie op het spoorgoederenvervoer. Ik laat het oordeel hierover aan de Kamer, mits ik de motie zo mag lezen dat ik in het eerste kwartaal met de contouren kom en dat ik de Kamer vervolgens periodiek informeer. Dan laat ik de motie graag aan het oordeel van de Kamer.

De voorzitter:

De indiener, mevrouw Van Ginneken, heeft een vraag.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben eigenlijk toch wel een beetje teleurgesteld met deze interpretatie van de staatssecretaris. Er is in 2020 door Schonis en Ziengs verzocht om deze toekomstvisie. Er wordt dus al jaren aan gewerkt, neem ik aan. Ik heb vorig jaar met mijn actieplan nog wat extra invulling willen geven aan de inhoud van dat plan, om de staatssecretaris nog een duwtje in de rug te geven. Die visie is ontzettend belangrijk voor omwonenden, die nu hinder of overlast ervaren van het spoor, en burgemeesters, die graag hun stad veilig willen houden. Dat plan is daar essentieel voor. De staatssecretaris zegt nu: als ik mijn best doe, kan ik aan het einde van dit kwartaal met een contourenschets komen. Dat vind ik echt te mager. Ik daag de staatssecretaris dus uit om nu toch echt te gaan leveren. En als ze zegt dat ze één onderwerp nog niet kan uitwerken maar de rest wel, dan hoor ik dat heel graag. Maar ik vind dit te mager.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik snap de oproep van mevrouw Van Ginneken om te komen met een visie. Dat wil ik ook. Tegelijkertijd hecht ik ook heel erg aan een zorgvuldig te doorlopen proces voor het spoorgoederenvervoer, ook zorgvuldig in de zin dat we met alle belanghebbenden — dat is de spoorgoederenvervoersector zelf, maar ook omwonenden, vervoerders en mede-overheden — het goede gesprek kunnen voeren. Daar is tijd voor nodig. Ik was bijvoorbeeld vorige week, geloof ik, nog in Roosendaal. Daar heb ik nog met een heleboel omwonenden gesproken. Het mooie daarvan was dat ze zeiden: betrek ons bij die agenda; kijk hoe wij daarin een plek kunnen krijgen om daarin mee te praten. Die ruimte wil ik heel graag geven. Wat ik ook heel erg mooi vond om te merken aan die omwonenden is dat ze zeiden: we snappen heus wel dat dit een uitdaging is die niet van vandaag op morgen is opgelost. Het nemen van bepaalde maatregelen aan het spoor bijvoorbeeld vraagt tijd en heel veel geld. Daar moet je een hele goede visie op maken. Een van de dingen die ik wil doen binnen dat Toekomstbeeld spoor — dat is voor het eerst — is dat er ook ruimte gaat komen voor leefbaarheid binnen de plannen die we gaan maken. Dat is echt nieuw, want er werd eerst eigenlijk andersom gedacht. Die ruimte gaat ontstaan, maar ik wil wel het proces zorgvuldig inrichten. Ik kan dus wel toezeggen om in dat eerste kwartaal te komen met een soort tussenstand van zaken, maar laten we er nou ook voor zorgen dat we iedereen zo goed mogelijk aangehaakt houden. Geef daar nog iets meer tijd voor, zou ik de Kamer willen vragen.

De voorzitter:

Dat is een duidelijke invulling van de staatssecretaris. Tot slot, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben blij dat de staatssecretaris de leefbaarheid onderstreept. Dat was ook een centraal punt in mijn actieplan. Maar kan de staatssecretaris mij dan het volgende uitleggen? Toen ik vorig jaar dat actieplan aanbood, gaf ze aan eind 2022 met dit plan te komen. Afgelopen najaar gaf ze aan het plan pas in het eerste kwartaal van 2023 klaar te

hebben. Deze week hoorden we dat het pas in 2024 klaar is. Daar kan ik echt met mijn pet niet bij.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat komt ook omdat we het proces zorgvuldig inrichten en omdat er bijvoorbeeld bij omwonenden behoefte is om deel te nemen aan de discussie.

De voorzitter:

Dat heeft u aangegeven. Dat is helder. Gaat u door.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan de motie op stuk nr. 1085 van mevrouw Bouchallikh en de heer De Hoop. Die motie laat ik graag oordeel Kamer. De strekking van de motie spreekt mij aan. De motie wekt wel de suggestie dat het Rijk de route van elk transport bepaalt. Dat is natuurlijk niet zo. Waar de motie toe oproept, is wel wat ik van harte ondersteun, namelijk een relatie leggen met de woningbouwopgave en het stimuleren van vervoerders om de veiligste route te kiezen.

Dan de motie op stuk nr. 1086 van de heer Alkaya. Die wil ik ontraden. Wat dat betreft wil ik ook graag aan verwachtingsmanagement doen. Ik kan en wil de discussie en verkenning rond een robuust basisnet zeker agenderen, maar u weet ook dat het toekomstig goederenvervoer niet in een plan te regelen is. Ik wil zeker niet dat de groei daarvan afhankelijk wordt gemaakt. Het is aan de markt om mede te bepalen wat er vervoerd wordt. Dat is zo in een vrije markt. Anders ga je meer toe naar een planeconomie. Dat is niet wat we hebben afgesproken met elkaar.

Dan had meneer Alkaya nog een motie. De motie op stuk nr. 1087 gaat over het in kaart brengen van de routeringsmogelijkheden. Die wil ik ontraden. Laat duidelijk zijn dat de routing op basis van Europese regels is. Praktisch gezien zijn er bezwaren, want de treinen zullen ook ergens anders rijden. Die rijden dan bijvoorbeeld ook door andere steden. Ik wil de motie dus ontraden.

Dan heb ik nog vier vragen, voorzitter. De heer Minhas vroeg naar het minder-hinderpakket dat wordt gedekt uit middelen van spoorgoederen, en hoe ik de kostenstijging voor spoorgoederen ga oplossen. Ik heb oog voor de zorgen van de spoorgoederensector. Ik ben blij dat het rijden met treinen in de pas loopt met de ons omringende landen. Daarom kon ik die subsidie ook stopzetten. Ook voor parkeren en rangeren ben ik gestart met een tijdelijke subsidieregeling. Daarnaast is er ook nog eens 2 miljoen euro gereserveerd voor logistieke partijen. De zorgen in de sector blijven. In een volgende stap zal ik ze ook betrekken in het Toekomstbeeld spoorgoederen.

De voorzitter:

Kort, meneer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Kan de staatssecretaris dit in een brief opnemen? De staatssecretaris zegt namelijk wel dat we met de tarifiering inmiddels in de pas lopen met de ons omringende landen, maar ik krijg toch het signaal dat het

bijvoorbeeld in Duitsland nu gunstiger is. Het was juist de afspraak dat we zouden kijken naar onder andere Duitsland en België. Kan zij dus een terugkoppeling van haar gesprek met die spoorgoederenvervoerders in een brief aan de Kamer toezeggen?

Staatssecretaris Heijnen:

Zeker. Dat zeg ik graag toe.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog gevraagd of ik de maatregelen inzake het meebetalen door de spoorgoederensector op een rij kan zetten. Ja, ik zal onderzoeken of en hoe de spoorgoederensector kan bijdragen aan maatregelen voor die sector.

Meneer Geurts vroeg hoe het staat met de gesprekken tussen NS, de personeelsvertegenwoordiging en de vakbonden. NS heeft nog niet zo lang geleden met de medezeggenschap en vakbonden afspraken gemaakt over een tijdelijke alternatieve invulling van de dubbele bemensing van treinen. Vanaf midden april zet NS inhuur- en kantoorpersoneel op treinen in om de hoofdconductor te ondersteunen. In februari start NS met een pilot daarvoor. NS verwacht met die maatregel de huidige dienstregeling te kunnen handhaven en enkele treinen op drukke trajecten te kunnen verlengen. In de tussentijd zal ongetwijfeld het gesprek tussen NS en de vakbonden doorlopen.

Dan had meneer Geurts nog een vraag voor de nabo's, de niet-beveiligde spoorwegovergangen. Zoals ik uw Kamer heb laten weten, vind ik het teleurstellend dat het ProRail niet lukt om voor eind 2023 alle 180 openbare en openbaar toegankelijke nabo's op het reizigersnet aan te pakken. Van de 180 openbare en openbaar toegankelijke overwegen zijn er momenteel 110 aangepakt. Voor 2023 is de verwachting dat er nog ongeveer 50 worden aangepakt. Voor 41 overwegen uit dat programma geldt dat er een aannemelijke kans is dat het niet voor eind 2023 kan worden opgelost. Zoals ik eerder aan u heb toegezegd, kom ik in het voorjaar met een plan voor de overwegenaanpak, waarbij ik ook inga op de nog resterende nabo's op het reizigersnet die niet in het programma zitten. We verwachten dat we daarbij sneller slagen kunnen maken en dan hebben we wel de winst dat het in z'n totaliteit veiliger wordt.

Ik ben er ook heel blij mee — dat zei ik net ook al tegen de heer Minhas — dat Helma Lodders inmiddels is gestart als nieuwe bemiddelaar van de overwegenaanpak. Zij is zeer gemotiveerd om te kijken hoe ze het een en ander nog verder in versnelling kan brengen.

Dat waren de antwoorden, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u. Dan was dit het tweeminutendebat Spoor.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

U gaat dinsdag stemmen over de moties.

We hebben een korte wisseling van de wacht en gaan daarna door met het dertigledendebat over de luchtkwaliteit in Nederland.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.