Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

33 652 Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 121

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 17 juli 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 27 mei 2026 overleg gevoerd met mevrouw Bertram, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 29 september 2025 inzake 23ste voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 108);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 27 januari 2026 inzake beantwoording vragen commissie over de 23ste voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 108) (Kamerstuk 33 652, nr. 109);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 april 2026 inzake 24ste voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 111);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 mei 2026 inzake beantwoording vragen commissie over de 24ste voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 111) (Kamerstuk 33 652, nr. 113);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 mei 2026 inzake voortgang spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 285).**

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

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

kst-33652-121
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Voorzitter: Huizenga
Griffier: Van der Graaf

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Boelsma-Hoekstra, Van Duijvenvoorde, Goudzwaard, Heutink, De Hoop, Huizenga, Van Leijen, Prickaertz en Schutz,

en mevrouw Bertram, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**:
Goedemorgen, allemaal. Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet iedereen van harte welkom: degenen die meekijken, de mensen in de zaal, de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Bertram, en de Kamerleden. Het commissiedebat gaat over spoorveiligheid en ERTMS.
Het voorstel voor de Kamerleden is vier minuten spreektijd. Ik zou willen voorstellen aan de leden dat we vier interrupties hanteren. Ik ga niet heel streng zijn op de duur van 30 seconden, maar ik zou er wel op willen aandringen dat het een beetje compacte interrupties zijn. Ik hoop dat de leden daarmee kunnen instemmen. We gaan beginnen met de inbreng van de rapporteur ERTMS, de heer Heutink. Daarna zal de Staatssecretaris eerst reageren op de inbreng van de rapporteur. Dan volgt de eerste termijn van de kant van de Kamer.
Ik wil het woord geven aan de heer Heutink, de rapporteur. Bedankt dat u deze rol op u wilde nemen. Aan u het woord.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dank u wel, voorzitter. Er is dusdanig veel aan de hand dat ik als rapporteur iets meer tijd van de commissie zou willen vragen. Dat is noodzakelijk om het een en ander vandaag goed te kunnen aanstippen. De vervanging van het Nederlandse treinbeveiligingssysteem ATB door het Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS heeft al enige jaren mijn bijzondere aandacht als woordvoerder binnen deze commissie. Vandaag voer ik voor de eerste keer het woord namens de commissie als rapporteur voor het groot project ERTMS. Daarbij zet ik mijn politieke pet tijdelijk af en ga ik zo neutraal mogelijk vanuit de controlerende taak van de Kamer in op de actuele ontwikkelingen binnen het groot project en op de wijze waarop de Kamer hierover wordt geïnformeerd. Dat doe ik aan de hand van de recente voortgangsrapportages, de verkenning van de landelijke uitrol na 2030 en de recente briefings en gesprekken met het ministerie, de programmadirectie en de Auditdienst Rijk. Mijn dank voor deze medewerking en ook voor de beantwoording van de feitelijke vragen. Natuurlijk ook mijn dank aan de staf voor de geweldige ondersteuning.
Voorzitter. Toen de Kamer in 2013 de invoering van ERTMS op het Nederlandse spoorwegnet aanwees als groot project had zij hierbij nadrukkelijk de landelijke uitrol in gedachten. In 2019 heeft de commissie ervoor gekozen de scope van het groot project in lijn te brengen met de toenmalige programmabeslissing, die de eerste fase van de landelijke invoering tot en met 2030 omvatte. De landelijke uitrol tot 2050 na deze eerste fase blijft echter onverminderd van groot belang. Daarom hebben rapporteurs vóór mij, Marieke Koekkoek vorig jaar nog, erop aangedrongen om de Kamer in en bij voortgangsrapportages te blijven informeren over de landelijke uitrol. Ik zet als rapporteur deze lijn voort. Ik wil deze ook versterken, omdat het zicht op de landelijke uitrol als stip op de horizon goed in het oog gehouden moet worden, om hier ook goed naartoe te kunnen werken. Daarom verzoek ik de Staatssecretaris om de Kamer voortaan structureel in een apart hoofdstuk in de voortgangsrap-

portages naast de kosten, budget en planning voor de huidige tranches ook expliciet te informeren over de geraamde kosten, budget, planning en scope van de landelijke uitrol na 2030. Ook zou de bijdrage van de huidige stappen en tranches aan het bereiken van deze stip op de horizon nadrukkelijk verantwoord moeten worden.
Omdat de verkennende analyse van de landelijke uitrol na 2030 het huidige programma ERTMS tot 2030 in een heel ander licht zet, ga ik eerst in op de resultaten van deze verkenning. Het beeld van deze verkenning is namelijk zéér alarmerend. De landelijke uitrol is met de huidige aanpak te traag om desinvesteringen in de oude treinbeveiliging ATB te voorkomen en mede daardoor ook duurder. Het doel uit 2019 om de landelijke uitrol van ERTMS in 2050 te hebben afgerond, kan niet worden gehaald. Daarvoor is nu 2060 of zelfs 2070 in beeld. Dat is schokkend nieuws, zeker omdat de aanpak van het programma ERTMS de afgelopen jaren, vanaf 2023, juist was herijkt naar aanleiding van een second opinion die is uitgevoerd in 2022. Ook daaruit bleek al dat de planning niet zou worden gehaald en dat de kosten te hoog waren.
Ik heb hierover de volgende vragen. Hoe kan het dat de recent herijkte aanpak nu alweer is achterhaald? Hoe gaat de Staatssecretaris van de landelijke uitrol van ERTMS een beheersbaar proces maken? Zijn het ministerie en het programma ERTMS voldoende in control? Hoe groot is de kans dat we elke drie à vier jaar moeten constateren dat de invoering van ERTMS veel duurder wordt en veel langer gaat duren?
Voorzitter. Uit de verkenning blijkt ook dat de landelijke uitrol weer duurder wordt. Het budgettekort, door de Staatssecretaris eufemistisch «budgetspanning» genoemd, wordt geschat op circa 3 miljard euro. De landelijke uitrol wordt nu geschat op 14,4 tot 15,2 miljard euro. Hier zitten ook kosten in voor de vervanging van ATB, die juist vermeden moesten worden door ERTMS voortvarend aan te pakken. Ook de kosten voor de vervanging van oudere versies van ERTMS, die eerder niet voorzien waren, zitten hierin. Dit zijn wel héle andere bedragen dan de 4,5 miljard euro waarvan bij de programmabeslissing in 2019 nog werd uitgegaan. Daarom heb ik de Staatssecretaris bij de feitelijke vragen verzocht om een aansluiting te maken tussen deze bedragen. Dat is volgens de Staatssecretaris niet mogelijk. Toch noemt de Staatssecretaris een aantal elementen op, zoals het toevoegen van assentellers en een paar andere zaken, die wel degelijk beprijsd hadden kunnen worden. Een solide kostenraming is zéér relevant, omdat wordt voorgesorteerd op een versnelling en herprioritering van middelen binnen het Mobiliteitsfonds. Er zal dus een beroep op ons als Kamer worden gedaan.
Voorzitter. Ik vind het in dit verband opmerkelijk dat de Staatssecretaris desgevraagd geen concreet overzicht kan geven van de baanvakken waar de komende tien jaar ATB-installaties een-op-een vervangen worden door nieuwe ATB-installaties vanwege de vertraging van de ERTMS-uitrol. Ook kan de Staatssecretaris niet aangeven wat de financiële omvang van deze desinvesteringen is. Dit lijken mij toch belangrijke bestanddelen van een kostenraming. Daarom heb ik de volgende vragen. Kan de Staatssecretaris bij de volgende voortgangsrapportage een globale aansluiting maken tussen de kostenraming bij de programmabeslissing, bij de landelijke uitrol zoals nu voorzien is en bij de versnelde aanpak? Ook acht ik het van groot belang dat de Staatssecretaris beter anticipeert op exogene ontwikkelingen buiten het programma die hierop van invloed zijn. Met een proactievere omgang kunnen hopelijk grote verschuivingen in tijd en geld, zoals nu gemeld, in de toekomst beter worden voorkomen. Daarom zou mijn vraag zijn of de Staatssecretaris kan zorgen voor een proactievere omgang met deze exogene ontwikkelingen en of zij hiervoor handelingsperspectief en maatregelen kan ontwikkelen.
Voorzitter. De Staatssecretaris onderzoekt momenteel of de landelijke uitrol van ERTMS versneld kan worden door meer werkzaamheden voor 2040 uit te voeren. Daarvoor zal dan tot 2040 ruim 5 miljard euro extra

budget moeten worden vrijgemaakt. Versnelling lijkt dan ook verstandig, mede met het oog op het vermijden van desinvesteringen in de oude treinbeveiliging ATB. De hamvraag die ik aan de Staatssecretaris wil stellen, is of dit ook haalbaar is in deze huidige, onzekere tijden, waar ook binnen het Mobiliteitsfonds veel meer opgaven zijn die om financiering vragen. Hebben we deze middelen wel? De middelen zijn namelijk schaars. De vraag is of het dan ook wel haalbaar is. Wat zijn realistische alternatieven om de kosten te beperken als versnelling door extra middelen niet mogelijk blijkt te zijn? Zijn de tegenvallers in planning en financiën reden om de scope van de landelijke uitrol van ERTMS bij te stellen? Wordt er bijvoorbeeld overwogen om een andere versie van ERTMS uit te rollen of om ERTMS alleen uit te rollen op belangrijke corridors?
Voorzitter. We wisten al dat Nederland niet zal voldoen aan de Europese afspraken voor de TEN-T-corridors in 2030, maar dat gaat dus nu ook gelden voor de afspraken in 2040 en 2050. Dat geldt voor meer landen. Nederland zal volgens de Staatssecretaris hiervoor meer tijd krijgen. Uit de beantwoording van de feitelijke vragen blijkt echter dat met name goederenvervoerders die al zijn overgestapt naar ERTMS hier nadelen van zullen ondervinden, omdat zij verplicht zijn om voor de lidstaten waar zij rijden alle nationale veiligheidssystemen en ERTMS aan boord te hebben en deze dan ook te onderhouden. Mijn vraag is wat de Staatssecretaris gaat doen om de nadelen voor de goederenvervoerders van de vertraging van de invoering van ERTMS op het TEN-T-netwerk te compenseren.
Voorzitter. Er zijn wederom veel feitelijke vragen gesteld over het beperken van de hinder op de Zeeuwse Lijn. Ik wil hierbij als rapporteur namens de commissie het belang hiervan nogmaals benadrukken. De Staatssecretaris geeft aan te bezien in welke vorm de adviezen van de Adviesraad ERTMS en Digitalisering Spoor met de Kamer gedeeld worden, met uitzondering van vertrouwelijke stukken.
Voorzitter. De Auditdienst Rijk controleert in het kader van de Regeling Grote Projecten de juistheid en volledigheid van de informatie over het groot project en onderzoekt ook het financieel beheer en de projectbeheersing. Dat is een belangrijke waarborg voor de controlerende taak van de Kamer. Uit het auditrapport blijkt dat de informatie in de voortgangsrapportage klopt en dat er verbeteringen zijn geboekt in de governance van het programma ERTMS. Dat laatste geldt nadrukkelijk voor de eerste tranche, maar voor de landelijke uitrol is een en ander nog onbepaald. Vanwege het eerder genoemde belang van een goed zicht op een stip op de horizon wil ik dan ook de Auditdienst Rijk vragen om ook de gevraagde toekomstgerichte informatie over de landelijke uitrol in en bij de voortgangsrapportages kritisch te volgen.
Voorzitter, ik rond af. Allereerst wil ik de Staatssecretaris danken voor de toezeggingen over het kwantificeren van de risico's voor de planning en kosten in termen van kans en impact. Als dit realistisch kan worden ingeschat, biedt dit de Kamer een beter inzicht in onzekerheden rondom het grote project. Tot slot herhaal ik mijn oproep aan de Staatssecretaris om de Kamer in de volgende voortgangsrapportages structureel te informeren over de kostenramingen, budgetten en planning van de gehele landelijke uitrol van ERTMS in 2030. Gezien de ontwikkelingen in de laatste jaren en de inspanningen van de betrokken partijen is dat in de komende jaren volgens mij echt een must.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Heutink. U heeft een hoop punten aangekaart, maar u heeft het toch compact gehouden. Dank daarvoor. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter, dank u wel. Ik dank ook de rapporteur voor zijn indringende betoog. Ik denk dat het een terecht betoog is. Dit is een van de grootste digitaliseringsoperaties. Ik denk dat alle onderdelen en onderwerpen die de rapporteur benoemt successievelijk even relevant zijn en dat ze terecht die indringendheid en serieuze aanpak van ons vragen. Ik zou er wel het volgende over willen zeggen, gelet op de informatie die ik zelf de afgelopen weken tot me heb genomen. Ik zou u daarna ook een voorstel willen doen. Ik probeer uw vragen dus een plek te geven in mijn betoog. We moeten daarna even kijken of we ze allemaal aangeraakt hebben.
Waarom is dit een van de grootste digitaliseringsoperaties? Omdat het om techniek gaat – dat zegt u ook in uw betoog – maar ook om partijen die op een hele andere manier met elkaar moeten samenwerken. Het gaat ook om cultuur. Iets wat een machinist jarenlang gedaan heeft, moet nu anders. Dat is gewoon ingewikkeld. We hebben met onze buurlanden te maken. We hebben ook met geld te maken. Ik heb best wat grote operaties mogen begeleiden, maar dit is echt wel een forse operatie, die ons aller aandacht vraagt. Daarom ben ik ook blij met dit debat en uw vragen.
Een van uw meest indringende vragen was of ik eigenlijk wel in control ben en hoe we dit beheersbaar krijgen. Ik heb eens nagedacht over de vraag hoe ik u mee zou kunnen nemen in hoe ik ernaar kijk. Bij dit soort grote operaties moet je proberen in een soort trechter terecht te komen. Eerst gaan alle partijen alle onzekerheden apart houden. Niemand heeft zin om een deel van die onzekerheden van zich af te sturen, want op het moment dat je die trechter in gaat, betekent dat dat je je moet houden aan wat je afspreekt. Ik vind het belangrijk om te benoemen – dat stipte u ook aan – dat in 2022 op basis van een internationaal panel gezegd is: zoals we het nu doen, kan het eigenlijk niet slagen. U vroeg of ik weer van gedachten veranderd ben. Nee, we gaan ermee door. Daarom vind ik dat we in control zijn, maar dat we boven aan die trechter staan. We doen het volgende.
We nemen de adviezen van dat panel echt ter harte. Ze hebben gezegd: «Doe het in kleine stappen. Doe het eerst in testomgevingen, ga dan naar eenvoudige baanvakken en ga dan naar moeilijker baanvlakken. Probeer op die manier langzamerhand de onzekerheden te elimineren.» Als je ziet wat er nu gaande is ... Daarom vind ik dat we in control zijn, maar ik blijf benadrukken dat we ongeveer boven aan die trechter zitten. Je ziet nu in het goederenvervoer en het reizigersvervoer dingen gebeuren. Er worden aanpassingen gepleegd. Ik ben zelf in Franeker geweest. Het baanvak wordt daar aangepast. Dat gaat verder dan je zo op het eerste oog zou denken. Dat hoort allemaal bij het eerste level van die trechter. Je ziet ook dat we in '28 in Friesland moeten gaan rijden. Nou, we zitten hier met een hoop mensen die weten in welk baanvak dat is. Dat kan je «eenvoudig» noemen, maar dat is best een enorme klus. In '29 is dat dan in Zeeland.
Uw vraag was: bent u in control en stapt u nu af van die aanpak? Nee. Deze aanpak willen we doorzetten, want dat betekent dat we via kleine stappen kijken naar wat wel werkt en wat niet, en dat we elke keer beheerst de volgende stap zetten.
Dan kom ik bij uw volgende vraag, want u denkt dan: ja, Staatssecretaris, het is wel fijn dat u in die eerste stap zit – hopelijk delen wij dat dat toch wel het begin is van die trechter ingaan – maar hoe kom je dan bij de landelijke uitrol en hoe laat je dan zien welke stappen je moet zetten om tot die landelijke uitrol te komen? Ik zou u willen voorstellen dat ik in het najaar met een voorstel kom; die tijd heb ik ook wel nodig. Dat was natuurlijk ook een van uw vragen: kunt u laten zien hoe u wat betreft kosten, tijd en wat u precies wil gaan doen, langzamerhand trechtert naar die landelijke uitrol en dus ook langzamerhand die onzekerheden elimineert? Ik wil dat in het najaar doen met alle kennis en kunde die we dan hebben. Mijn antwoord daarop is dus ja, maar wel via het trechter-model, want er blijven natuurlijk altijd onzekerheden.

Waarom is het zo ingewikkeld? U wees daar ook op. Inhoud is ingewikkeld. We zitten met het oude ATB-systeem. We hadden eigenlijk gehoopt dat we zo snel zouden gaan dat we daar niet weer enorm veel geld in zouden moeten stoppen. We zijn aan het kijken hoe we kunnen versnellen. Dat staat ook in mijn antwoorden. We zijn aan het kijken hoe we misschien kunnen standaardiseren. We zijn aan het kijken naar nut/noodzaak. Dat was natuurlijk ook een van de vragen: moet alles? Volgens mij moeten we in die trechter langzamerhand echt naar nut/noodzaak: wat moet echt en wat hoeft niet? Het gaat dus om het ATB, het versnellen, het standaardiseren, nut/noodzaak en ook de vraag hoe Duitsland en België het doen. Dat was natuurlijk ook een van uw vragen. Dat moet mee in de analyse waar ik in het najaar mee kom.
Ik wil over Duitsland en België alvast het volgende zeggen. Waarom heeft Nederland gekozen voor level 2? Blijf je bij level 1, dan stop je er geld in, maar dan heb je er niks voor terug. Er kunnen dus niet meer treinen rijden. Bij level 2 is dat wel zo. Dat zou je dus eigenlijk willen houden. Je ziet dat België nu level 2 aan het voorbereiden is. Duitsland heeft onvoldoende geld en weet nog niet precies waar het gaat komen, dus dat moet in de analyse mee. We hebben nauw contact met de buurlanden om te zien hoe zij nu langzamerhand ook in die levels opschalen en hoe ze dat doen. Kortom, op de inhoud is er nog een hoop uit te zoeken. Ik zal proberen dat zo compleet mogelijk in het najaar te doen.
Dan het budget. Daar heb ik ook over na lopen denken, uiteraard met het departement. Hoe moet je dit nu doen? Ergens vind ik dat we op enig moment een taakstellend budget moeten vaststellen, waarbij je zegt: als er helemaal niks meer in de wereld en in Nederland verandert, is dit het budget dat je nodig hebt. Je moet een keer een soort punt prikken waarop je zegt: dit hebben we nodig. Vervolgens heb je een aantal disclaimers nodig. Dat zijn de exogene factoren waar de rapporteur op wijst. Die exogene factoren moet je op de een of andere manier in beeld hebben. Ik heb die nodig en u als commissie heeft die nodig, omdat je ergens een compleet beeld wil schetsen van het taakstellend budget en van de exogene factoren die je niet in de hand hebt, maar die mogelijk tot een wijziging leiden. Ergens moet je dat punt dan willen vastprikken. Ik vind dat zelf ook heel belangrijk, omdat wij opdrachtgever zijn. Ik denk dat het voor de opdrachtnemers heel belangrijk is dat zij op enig moment ook weten: dit is het. Nut en noodzaak, niet «het kan altijd beter» of «we kunnen misschien nog wel dit». Het moet nut/noodzaak zijn. We moeten gaan kijken of we kunnen standaardiseren en of we daar die versnelling in kunnen vinden. Ik wil in het najaar dus dat bovenste level, dat we nu aan het uitrollen zijn, verbinden met die landelijke uitrol. Wat voor lijn zie je dan? Ik wil op een of andere manier tot een taakstellend budget komen, inclusief inzicht in de exogene factoren, omdat ik denk dat dat de enige manier is waarop je langzamerhand grip krijgt op zo'n groot traject.
Dan vroeg u nog of je dan toch qua level kunt wijzigen. Ik ga daar niet op voorhand van zeggen dat dat nooit gaat gebeuren. Tegelijkertijd denk ik dat ik wel een vaste koers zou willen varen. Dat is ook wat u in uw rapportage zegt. Als je permanent wijzigt, weten opdrachtnemers niet waar ze aan toe zijn. Dan weten we dat allemaal niet, en dan kom je niet verder met het elimineren van onzekerheden. We houden dus een open mind. Ik denk dat dat ook nodig is. Ik denk dat het ook nodig is om dat samen met Duitsland en België te doen. Maar tegelijkertijd denk ik dat we langzamerhand wel die trechter in moeten en moeten zeggen: dit is onze aanpak en zo doen we het.
Dan, ik denk tot slot, de adviezen van de adviesraad. Ik begrijp eigenlijk wel dat u die wilt zien. Mijn voorstel is dus dat wij een samenvatting geven van die adviezen dan wel dat we die vertrouwelijk laten inzien. Het mag ook allebei. Het is net wat uw voorkeur heeft.
Dan misschien nog heel even ingaand op Zeeland. Daar hebben we natuurlijk vier maanden en negen maanden afgesproken. Wat ons betreft

is dat haast taakstellend. Ook daarvan weet je nooit helemaal zeker hoe het met exogene factoren zit. Tegelijkertijd heb ik binnenkort wel overleg met Zeeland. Ik wil dit dus zeker ook apart met hen bespreken. We krijgen namelijk ook signalen vanuit het Zeeuwse zelf dat ze zich echt ongerust maken en dat ze zich afvragen wat er dan gebeurt in 2029, hoe het dan met het vervoer gaat en of je geen opstoppingen in het verkeer krijgt als iedereen in die bus stapt. Er zijn dus allerlei redenen om in ieder geval met Friesland, maar zeker ook met Zeeland, contact te hebben om te bezien hoe we dat nou het beste aan de vork kunnen prikken.
Samenvattend. Ik zou de tijd willen nemen tot de volgende rapportage om dat bovenste level van die trechter te gaan verbinden met hoe die landelijke uitrol eruit gaat zien. Ik heb voor u geschetst dat er bij dat eerste level eigenlijk best veel gebeurt, maar dat we echt nog veel werk te verrichten hebben voordat je de doorkijk kunt maken naar de landelijke uitrol. Ik heb ook voor u geschetst dat ik ook wat het budget betreft op dezelfde manier door zou willen gaan.
Dan denk ik dat ik de meeste vragen van de rapporteur een plek heb gegeven in mijn betoog.

De **voorzitter**:
Dank u wel, Staatssecretaris. Dan kunnen we naar de eerste ronde voor de Kamerleden. O, meneer Heutink wil eerst nog even reflecteren. Ik geef hem het woord.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dank, voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik wil allereerst even terugkomen op de vraag van de Staatssecretaris over de adviezen. Zij vroeg of we dat vertrouwelijk willen inzien of als een samenvatting die we met elkaar kunnen delen. Ik wil eigenlijk vragen om beide te doen, dus een samenvatting publiceren en daar met elkaar in het debat over spreken en dan wat gedetailleerder zijn in een besloten variant.
Dan wil ik de Staatssecretaris eigenlijk vragen naar de financiën. Dat is namelijk het enige onderwerp waar ze nog niet op terug is gekomen. Ze heeft wel aangegeven dat we uiteindelijk een stip moeten gaan zetten, maar ik wil graag dat de Staatssecretaris ook nog even reflecteert op hoe het dan gaat met de spanning en de opgave die we hebben in het Mobiliteitsfonds. Ik wil ook graag dat ze nog reflecteert op het verzoek dat uiteindelijk natuurlijk naar de Kamer gaat komen om iets met budgetten te gaan doen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Wat de adviezen betreft: prima, we doen het gewoon allebei. Wat het budget betreft: daar slaat u uiteraard de spijker op de kop. Waarom wil ik in het najaar met zo'n taakstellend budget komen? Omdat we midden in die afweging zitten. Daar gaan we het ook met deze commissie over hebben. In het grote tekort op ov zit ook dit systeem. Dat hebben we al gezegd. Daarom ben ik er heel erg voor om ... We hebben nu gewoon elk jaar budget. Het is niet zo dat er geen budget is. In die zin kunnen we doen wat we gepland hebben te doen. Desalniettemin heb ik dit ook zeker te stellen in die afweging. Dat betekent uiteraard iets voor het budget dat je over hebt. Dit gaat dus ook een plek krijgen in die afweging.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de beantwoording. Dan ga ik nu wel naar de eerste termijn van de Kamerleden. Ik ga weer naar de heer Heutink voor zijn eigen bijdrage.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Nu zet ik mijn politieke pet wél op, voorzitter. Nu gaat het komen, inderdaad.

Voorzitter. Ik maak mij al jaren druk om de implementatie van ERTMS. In een van mijn eerste debatten als Kamerlid vroeg ik de toenmalige Staatssecretaris om meer politieke sturing om ERTMS onder controle te krijgen. Het resultaat daarvan was een second opinion van een half miljoen euro, een herijking en uiteindelijk een lerende aanpak. Met die lerende aanpak zijn we fundamenteel anders gaan werken. Voor de eerste tranche lijkt dat te werken. De scope van tranche 1 maakt het behapbaar en zorgt voor duidelijkheid. Maar wat gebeurt er in tranche 2 en tranche 3? Moeten we dat nog leren? Is dat wat de lerende aanpak ons brengt?
Voorzitter. Die lerende aanpak mag geen vrijbrief zijn om grote wijzigingen goed te praten die niet één keer, maar keer op keer worden voorgesteld. We zitten met miljarden en miljarden aan overschrijdingen. Zonder ingrijpen zou het project maar liefst twintig jaar vertraging oplopen – twintig jaar! Heeft u enig idee hoelang dat is?
Er is maar zo veel wat deze Kamer en onze fractie nog willen goedkeuren. Waar is het plafond? Hoeveel geld mag er nog worden uitgegeven? Sterker nog, waar gaan we het eigenlijk aan uitgeven? Laat ik de volgende vraag stellen. Is er iemand in dit huis of bij het ministerie die mij concreet kan vertellen wat er in 2050 is opgeleverd, op welke stukken spoor er dan ERTMS is uitgerold, welke versie van ERTMS dat dan is en wat dat dan heeft gekost? Ik ben bang dat ik het antwoord al weet: helemaal niemand. Niemand kan mij vertellen wat het uiteindelijke resultaat gaat zijn. Daar maak ik mij grote zorgen om.
Voorzitter. Onze fractie wil graag ERTMS. Het biedt grote kansen om meer treinen te laten rijden op ons spoor en het verouderde ATB-systeem is gewoon aan het einde van zijn levensduur. We moeten dus iets. Maar het duurt allemaal veel te lang. Tegen de tijd dat we de helft van Nederland hebben aangelegd, kunnen we de andere helft weer vernieuwen of ombouwen. En dan heb ik het nog niet eens over de compatibiliteit met andere lidstaten uit de EU. Want als eenieder een andere versie implementeert, ga je problemen krijgen. Dan zou het zomaar kunnen dat de trein die van Amsterdam naar Berlijn rijdt in Hengelo moet gaan rangeren. Dan moeten we uit die trein stappen, moeten we in een stoptrein naar Oldenzaal en hopen we op een andere manier in Bad Bentheim te komen om zo onze reis naar Berlijn te kunnen vervolgen. U snapt het al: dat is een recept voor ellende. Mijn vraag is: hoe gaan we dit mitigeren? Wat kan de Staatssecretaris doen in bijvoorbeeld de Transportraad? De EU hecht waarde aan de TEN-T-corridor. Dan mag je toch op z'n minst verwachten dat het op de TEN-T gelijkgetrokken wordt?
Voorzitter. Ik heb echt niet zo'n kritisch betoog omdat ik dat graag wil of omdat ik dat heel erg leuk vind. Ik heb zo'n kritisch betoog omdat ik hou van het Nederlandse spoor en omdat ik wil dat we verantwoord omgaan met belastingcenten. Maar ik zie het voor onze eigen ogen misgaan. We moeten er met elkaar voor waken dat de implementatie van ERTMS gaat leiden tot de volgende parlementaire enquête. Daar zit volgens mij niemand op te wachten. Ik gooi het toch maar even op, hier in deze zaal. Ik hoop daarom dat de Staatssecretaris de aanbevelingen van de rapporteur overneemt, zodat we niet elke keer voor vervelende verrassingen komen te staan. Dat maakt dit project oncontroleerbaar en niet transparant richting de belastingbetaler. We geloven echt dat heel veel mensen keihard aan het werk zijn om dit in juiste banen te leiden, maar als Kamer willen we niet keer op keer verrast worden door zaken waar we, als we eerlijk zijn, al lang en breed grip op hadden moeten krijgen.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Heutink. Dan ga ik naar de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u, voorzitter. Ons spoornetwerk ... Misschien kan eerst een andere collega zijn betoog houden, want ik word net gebeld.

De **voorzitter**:
Even een kleine wijziging: ik geef eerst het woord aan de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Voor de VVD staat voorop dat ERTMS noodzakelijk is voor een veilig, toekomstbestendig en internationaal interoperabel spoornetwerk. Ook de VVD maakt zich zorgen. De kosten zijn gestegen van 4,5 miljard naar circa 15,2 miljard en de planning schuift, na eerdere herijkingen, verder op in de tijd. Een volgende herijking is noodzakelijk omdat ATB-onderdelen en degenen die ermee om kunnen gaan niet eerder beschikbaar zijn. De landelijke realisatie van ERTMS loopt in dit gefaseerde tempo van ons weg en schuift op naar 2060 of zelfs 2070. De VVD zal in dit debat daarom inzetten op drie punten.
Ten eerste grip op kosten, planning en projectbeheersing. Deze Staatssecretaris is nieuw op dit dossier. Ook ik had de vraag of zij na haar aantreden het gevoel had in control te zijn op dit dossier. Staan we echt pas boven de trechter of hadden we eigenlijk al veel verder moeten zijn? We zijn immers al zeven jaar bezig, het budget is drie keer over de kop gegaan en er ligt nog weinig. Wij kunnen lerend implementeren, maar voortdurend herijken, oplopende budgetspanningen en vertragingen bij cruciale onderdelen wijzen erop dat de uitvoerings- en beheerrisico's zijn onderschat. Het wordt nu eens tijd voor een examen; we blijven niet leren. Daarbij komt dat vrijwel alle geraamde uitgaven na 2030 opnieuw doorschuiven in de tijd. De Auditdienst Rijk waarschuwt bovendien dat de risicoreservering mogelijk onvoldoende is. Hoe heeft deze situatie kunnen ontstaan? Waarom rollen andere landen sneller en goedkoper uit? Welke lessen worden daaruit getrokken? Hoe houdt het ministerie control?
Ten tweede: minder complexiteit en meer uitvoerbaarheid. De VVD begrijpt dat versnelling noodzakelijk zal zijn. Tegelijkertijd zien we dat het programma steeds complexer is geworden door eigen wensen en keuze voor maatwerk, technologische perfectie en nieuwe Europese specificaties. Voor de VVD moet de uitvoerbaarheid centraal staan: how to get it done. Standaardisatie in plaats van maatwerk zou een methode kunnen zijn. Hoe denkt de Staatssecretaris daarover? Wellicht hoeft niet overal direct voor de zwaarste oplossing te worden gekozen als pragmatische varianten sneller, goedkoper en voldoende interoperabel zijn. Waar zijn versimpeling, standaardisatie en differentiatie mogelijk? In welke mate helpen die instrumenten? Zijn eerder gekozen modaliteiten echt nodig? Ook wil de VVD weten hoe het ministerie de markt meer voorspelbaarheid gaat bieden. Hoe zou het ministerie meer capaciteit kunnen aantrekken en zo versnellen? Bij de volgende voortgangsrapportage zou ik graag concrete scenario's willen zien met kansen voor besparingen. Graag hoor ik een reactie van de Staatssecretaris.
Ten derde en ten slotte: tranche 1 succesvol uitvoeren. De prioriteit moet nu liggen bij het beheersbaar uitvoeren van tranche 1. Juist daar moet het programma laten zien dat ERTMS in Nederland uitvoerbaar is. Tegelijkertijd laat de voortgangsrapportage zien dat vertragingen bij CSS, STM, ATB-NG, opleidingscapaciteit en verkeersleiding nog altijd grote risico's vormen. Welke concrete maatregelen worden genomen om verdere uitloop en hinder voor reizigers en regio's te voorkomen, met name in Zeeland, waar maar één spoorlijn is, die cruciaal is voor de regionale bereikbaarheid? Het programma moet niet alleen technisch maar juist ook maatschappelijk uitvoerbaar blijken tijdens de implementatie. De impact op de Zeeuwen, de ondernemers en de onderwijsinstellingen daar is groot. Velen zitten achter de pilot en zijn lastig bereikbaar. Hoe zeker weten we dat we de vertraging in het groot straks ook niet in het klein zien? Ik lees het antwoord een beetje in het antwoord op de feitelijke

vragen, maar ik wil graag een harde politieke uitspraak: onder geen beding meer tijd, zoals eerder aangegeven. Een aanpak «haast, taakstellend» is voor de VVD niet stevig genoeg.
De VVD vindt het tijd om de regie te pakken. De VVD vindt dat het tijd is om te gaan besparen in plaats van oplopende budgetspanningen te rapporteren. De VVD vindt het tijd voor voldoende grip op planningen, risico's en uitvoering. De VVD vindt het tijd om doelen te halen. Daarvoor is de laatste herijking met een stevige keuze noodzakelijk.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Schutz. Ik ga eerst naar de heer Van Leijen en daarna kom ik weer terug bij de heer Goudzwaard.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank u, voorzitter. Ik neem tijdelijk de portefeuille spoor en ov waar voor mijn collega Dion Huidekooper, die vanwege zijn werkzaamheden voor de corona-enquêtecommissie tot de zomer afwezig is in deze commissie. Vanaf deze plek wens ik hem daarbij heel veel succes.
Het nieuwe systeem voor treinen, ERTMS, klinkt misschien technisch, maar is een grote stap vooruit. Het zorgt voor een goede verbinding met steden waar we nu vaak nog naartoe vliegen. Wie zou nou niet willen dat we zonder enig probleem in een trein naar Barcelona, Zagreb of, speciaal voor Joost Klein, Berlijn kunnen stappen? ERTMS is de randvoorwaarde voor ons ticket naar een meer verbonden Europa. We maken ons wel grote zorgen. Door de vertraging van de landelijke uitrol van ERTMS moeten we misschien toch weer geld gaan uitgeven aan het oude systeem, ATB. Dat willen we juist voorkomen. We lazen dat de Staatssecretaris onderzoekt of we ERTMS sneller kunnen invoeren door meer werk al voor 2040 te doen. Dat lijkt ons een goed plan. Zo verspillen we immers geen geld aan het oude systeem. Wel heb ik de volgende vragen aan de Staatssecretaris.
Hoe wordt dekking gevonden voor deze versnelling? Dit heeft immers impact op het Mobiliteitsfonds, dat toch al onder druk staat. U ging er net al even op in, maar ik ben ook benieuwd of dat hele fonds, alles bij elkaar, nog wel houdbaar is in de toekomst als dit er ook nog bij komt.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Het is een relevante vraag als het gaat om financiën, maar het is wel een beetje gek dat die vraag aan de Staatssecretaris wordt gesteld. Immers, volgens mij is D66 de grootste coalitiepartij en als zij vraagt om meer geld in het Mobiliteitsfonds, dan is zij daar toch zelf verantwoordelijk voor? Meneer Leijen zou toch moeten zeggen: ik vind dit zo belangrijk dat ik met mijn coalitiepartners richting Prinsjesdag ga zorgen voor meer poen in de portemonnee van deze Staatssecretaris?

De heer **Van Leijen** (D66):
Het is «Van Leijen», trouwens.
Mijn eerste vraag is om te kijken wat de impact is van wat we nu gaan doen met ERTMS. Dat is een vraag die u heeft en dat is ook een vraag die ik heb. Dat is een deel van mijn controlerende taak, daar wil ik inzicht in krijgen, vandaar dat ik daarover een vraag stel.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Oké, maar we zien nu al een budgettekort van ruim 3 miljard. Er zal dus ergens 3 miljard euro gevonden moeten worden. Linksom of rechtsom zal het kabinet een verzoek aan deze Kamer doen, van: help, we hebben 3 miljard euro extra nodig. Dan is de vraag niet: Staatssecretaris, hoe gaat u dit binnen het Mobiliteitsfonds dekken? Dat geld is er immers niet. Dan

is de vraag aan de coalitie: zijn jullie bereid om binnen de afspraken die jullie maken meer geld uit te trekken voor infrastructuur?

De heer **Van Leijen** (D66):
Volgens mij klopt dat niet helemaal, want dat is een vraag aan de hele Kamer. Volgens mij moeten wij daar met elkaar naar kijken.

De heer **Schutz** (VVD):
Toen de heer Heutink even weg was, heb ik in mijn bijdrage gevraagd of het niet voor minder kan. In plaats van meteen te gaan zoeken naar meer, meende ik dat eerst de vraag gesteld moet worden of het voor minder kan als het budget drie keer over de kop gaat. Zou dat een weg zijn, meneer Heutink?

De **voorzitter**:
U stelt een vraag aan de heer Heutink, terwijl zijn termijn al voorbij is.

De heer **Schutz** (VVD):
Ja, ik interrumpeer op de interruptie.

De **voorzitter**:
Een interruptie op de interruptie. Meneer Heutink, u kunt kort antwoorden. Dit is een bijzondere tactiek.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik vind dit leuk, voorzitter, ik ga het voortaan ook doen! Nee, laten we dat maar niet doen, want dan is het hek van de dam. Een goede suggestie. Als het voor minder kan, is dat altijd goed. Uiteindelijk moeten we echter wel die stip op de horizon in de gaten houden. Wat willen we met elkaar? We moeten wel inzetten op ERTMS level 2 wat betreft de capaciteitsverdeling op het spoor. We willen immers allemaal meer treinen laten rijden en dan is level 2 noodzakelijk. Moet het overal? Ik denk dat je ook al een heel eind komt als je het alleen op het hoofdrailnet doet. Maar dat zijn interessante vragen; heel goed van meneer Schutz.

De **voorzitter**:
Gaat u verder, meneer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):
En dan krijgt de heer Heutink straks ook nog een tweede termijn. Het is wel uw feestje vandaag. Waar was ik gebleven?
De volgende vraag is: kan de Staatssecretaris toelichten hoe deze stevige vertraging nou is ontstaan en hoe zij ervoor zorgt dat de oude en nieuwe systemen goed blijven samenwerken in de periode dat we overstappen, zodat er zo min mogelijk hinder voor reizigers is?
Voorzitter. Over de continuïteit van het internationale treinverkeer maken wij ons zorgen. De trein kunnen nemen naar bijvoorbeeld België is een groot goed. Internationaal goederenvervoer is cruciaal voor onze economie. België heeft echter bij de Europese coördinator voor ERTMS gemeld dat er een risico bestaat voor de continuïteit van het grensoverschrijdende treinverkeer tussen België en Nederland. De implementatie op het traject Roosendaal–België wordt verwacht in 2031, terwijl België vanaf 2030 uitsluitend met ETCS is uitgerust. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe ze ervoor gaat zorgen dat de continuïteit op dit traject gewaarborgd blijft? Heeft ze hierover contact met haar Belgische collega's? Kunnen we van andere landen leren of met hen samenwerken, zodat we onze eigen afspraken beter kunnen nakomen?
We lezen in de rapportage dat Nederland afhankelijk van de te maken keuzes ook in 2040 en 2050 niet kan voldoen aan de verplichtingen

rondom TEN-T-corridors. Kan de Staatssecretaris de gevolgen hiervan schetsen? Wat doet dit met onze economische positie en met de modal shift?
Dan de Zeeuwse hinder, de Zeeuwse spoorlijn. De rechter heeft bepaald dat de ingrijpende spoorproef tussen Goes en Vlissingen mag doorgaan. Toch maken we ons zorgen over de bereikbaarheid van het Zeeuwse onderwijs. Het zou mooi zijn als we toch iets kunnen betekenen voor de studenten en scholieren in Zeeland. Daarom willen we de Staatssecretaris vragen wat zij gaat doen om de extra reistijd van scholieren en studenten te beperken tot een minimum. Welke regionale alternatieven zijn er te bedenken om dit toch goed te waarborgen?
Voorzitter. Ik sluit af. ERTMS is van cruciaal belang voor een toekomstbestendig en Europees spoorvervoer. Het is geen makkelijk project. Dat zien en snappen we allemaal. We zien de plannen van de Staatssecretaris voor de versnelling van de landelijke uitrol met vertrouwen tegemoet en waarderen dat hiermee bekeken wordt hoe desinvesteringen voorkomen kunnen worden.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Leijen. Dan gaan we nu naar de heer Goudzwaard. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank u wel voor de coulance, voorzitter. Ons spoornetwerk wordt structureel geblokkeerd en af en toe ook gesaboteerd door actiegroepen. Deze maand was het zelfs om de haverklap raak.

De **voorzitter**:
Meneer Van Leijen, wilt u uw microfoon even uitdoen?

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Zal ik overnieuw beginnen?

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik ga verder. Vanaf 9 mei was het elke week raak op de Havenspoorlijn, vorige week dinsdag hier om de hoek op Den Haag Centraal en dit weekend nog op Utrecht Centraal. Het gevolg? Zeker een ton tot tweeënhalve ton per uur aan schade en extra kosten voor vervoerders, maar ook verstoorde dienstregelingen, tienduizenden burgers wiens plannen en afspraken in de soep lopen en natuurlijk onnodige veiligheidsrisico's op het spoor. Die schade wordt niet verhaald op deze blokkeerders. Sterker nog, dikwijls staat men dezelfde dag nog behoorlijk zelfvoldaan buiten, en heel af en toe krijgt men een bescheiden boete.
Het opzettelijk hinderen van treinverkeer is echt een misdrijf, maar toch is het binnen een aantal kringen inmiddels zo genormaliseerd dat zelfs PRO-senator Saskia Kluit berichten verspreidt op Bluesky die oproepen tot het blokkeren van sporen. Op zich zou dat geen nieuws hoeven zijn, maar wat het saillant maakt, is dat mevrouw Kluit ook voorzitter van Rover is. Laat dat even bezinken. Dus de voorzitter van Rover, de Nederlandse belangenvereniging voor iedereen die met het openbaar vervoer reist en een relevante speler binnen het mobiliteitsdossier, die daarom tonnen per jaar aan subsidies ontvangt, legitimeert en normaliseert dit soort spoorblokkades. Zelden maak je zoiets krankzinnigs mee. Kortom, voor € 25 per jaar kun je lid worden van Rover en daarvoor krijg je dus een voorzitter terug die jou proactief op een snikheet station laat wegkwijnen. Nou, dat klinkt als een topdeal. Mijn vraag aan de Staatssecretaris: hoe

kan het toch dat IenW tonnen aan subsidies aan Rover overmaakt en dat wij vervolgens worden geconfronteerd met een voorzitter die oproepen deelt tot het creëren van gevaarlijke situaties op het spoor? Heeft de Staatssecretaris al contact opgenomen of is zij voornemens contact op te nemen met Rover over deze kwestie? Zo ja, wat wordt dan de insteek van het gesprek? Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om NS en ProRail actiever te ondersteunen bij het verhalen van schade op organisatoren en deelnemers van spoorblokkades?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
JA21 snijdt dit punt volledig terecht aan. Het is natuurlijk te gek voor woorden wat er gebeurde. Ik denk dat we er op alle mogelijke manieren voor moeten zorgen dat die spoorwegblokkades ten eerste niet meer gebeuren, maar ten tweede ook dat Rover gewoon even doet waar die voor is. Ik zou aan JA21 willen vragen of het bereid is om samen met onze fractie ervoor te zorgen dat we die subsidie gaan stoppen. Is de heer Goudzwaard daartoe bereid?

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dat is wel een flinke stap die de heer Heutink suggereert. Ik zou graag eerst even de reactie van de Staatssecretaris willen afwachten. Ik vind overigens dat Rover wel heel erg teleurstellend heeft gehandeld. Het heeft volgens mij vijf dagen geduurd voordat er überhaupt een reactie kwam. Er moet dus wel even iets besproken worden.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Wat gebeurt hier nou? JA21 legt de bal op de stip en vraagt de Staatssecretaris hoe het kan dat wij subsidie overmaken naar Rover, maar durft de bal dan niet in het doel te trappen. Dat is dan een gemiste kans. Wie de vraag stelt, zou 'm dat moment ook gewoon al kunnen beantwoorden. We weten allemaal waarom we subsidie overmaken naar Rover. Dat is omdat het goed is dat er een organisatie is die de belangen van de reizigers behartigt. Als wij met elkaar constateren dat dit doel niet wordt behaald – JA21 heeft dat ook al geconstateerd – dan is er toch maar één logische conclusie te trekken, namelijk dat JA21 samen met mij de bal in dat doel moet schieten en dat die subsidie gewoon moet stoppen? Dan ook boter bij de vis, meneer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Richting de heer Heutink zou ik willen zeggen: ik snap die behoefte en ik deel die frustratie. Volgens mij delen onze beide partijen die frustratie. Desalniettemin is het volgens mij ook een kwestie van goede politiek dat het verhaal van alle kanten wordt becommentarieerd en toegelicht, alvorens men overgaat tot stappen. Dat is hoe wij binnen JA21 de zaken qua volgordelijkheid graag willen aanpakken.

De **voorzitter**:
Meneer Goudzwaard, gaat u verder met uw betoog.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Even over ERMTS: we danken de Staatssecretaris voor het beantwoorden van de vragen bij de voortgangsrapportage. Dank voor de uitvoerige stafnotitie. We danken ook de heer Heutink als rapporteur ERTMS voor het geleverde werk. Hij schetst in zijn rapport een zorgelijk beeld. De verwachte kosten zijn weer gestegen. Het werd al eerder genoemd: het totaalplaatje is inmiddels verdrievoudigd qua kosten. Daarnaast is er weer vertraging. Een project dat in 2019 nog richting 2050 moest worden afgerond, schuift nu langzaam richting 2060 en 2070. Door die jarenlange vertraging dreigt Nederland straks eerst peperdure nieuwe installaties van verouderde ATB-technologie te moeten aanschaffen om die vervolgens

dan weer te vervangen door ERTMS. Twee vragen aan de Staatssecretaris. Op welke trajecten dreigt oud-door-oudvervanging van ATB nu noodzakelijk te worden? Welke delen van het huidige ATB-systeem bereiken voor invoering van ERTMS het einde van hun technische levensduur?
Tot slot, voorzitter. Wij sluiten ons aan bij de vragen van de heer Heutink en zijn rapport rondom de kosten en de tijdlijn van de landelijke uitrol en gaan ons beraden op de ontvangen antwoorden. Aangezien dit de eerste keer is dat wij met deze Staatssecretaris over dit thema van gedachten wisselen, zouden we ook graag willen vragen hoe de Staatssecretaris de stand van zaken met betrekking tot ERTMS op Europees niveau ziet. Wat denkt de Staatssecretaris ervan dat België en Duitsland gebruikmaken van een mix van lagere toepassingsniveaus? Hoe wenselijk is dat? Zijn we te ver afgedreven van het doel van een EU-brede grensoverschrijdende compatibiliteit? Wat vindt de Staatssecretaris? Hoe gaat zij zich binnen de EU nou precies opstellen ten aanzien van dit thema?
Tot zover. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Goudzwaard. We gaan naar de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dank, voorzitter. Ook ik wil allereerst natuurlijk de heer Heutink danken voor zijn voorbereiding en de inbreng als rapporteur. ERTMS is best een taai dossier, dus het is fijn dat hij dat namens de commissie heeft willen doen.
Voorzitter. Voor een betrouwbaar en goed spoornetwerk is de veiligheid op en rond het spoor gewoon van cruciaal belang. Het is daarom goed dat we hier nu continu aandacht voor hebben. Het spoor is in Nederland op dit moment goed en veilig georganiseerd. Ernstige ongelukken zijn gelukkig een uitzondering. Toch moeten we er continu voor zorgen dat we met elkaar de veiligheid verbeteren. Mijn fractie is dan ook blij dat er een nieuw Beleidskader spoorveiligheid is en dat de aanbevelingen uit de onderzoeken naar de ongevallen bij Voorschoten en Hooge Zwaluwe worden opgevolgd.
We hebben ook belangrijke zorgen als het gaat om spoorveiligheid. Het feit dat het Nederlandse spoor een hoog veiligheidsniveau heeft, is vooral te danken aan het feit dat we lange tijd echt voldoende geïnvesteerd hebben in veiligheidsmaatregelen. We zien nu dat er tekorten ontstaan zijn voor de instandhouding van infrastructuur. Dat kan gevolgen hebben voor de investeringen in veiligheid, maar bijvoorbeeld ook voor de weerbaarheid van het spoor. Uit het rapport van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving over de weerbaarheid van het spoor komen verschillende aanbevelingen. Volgens het rapport is er deze kabinetsperiode 600 miljoen euro nodig als start om een eerste slag te maken om te komen tot een weerbaar spoor, waarbij ook militair transport efficiënt over het spoor vervoerd kan worden. Dat geld is er nog niet, terwijl het wel van groot belang is. Herkent de Staatssecretaris dat de problemen en risico's alleen maar groter worden als we hierin niet genoeg investeren? Welke mogelijkheden zijn er om een deel van het budget van de NAVO-norm hiervoor op korte termijn, dus niet op de lange termijn maar echt op korte termijn, beschikbaar te stellen?
Naar aanleiding van het ongeval bij Voorschoten is er gelukkig meer aandacht voor de veiligheid van onderhoudsmedewerkers, die vaak 's nachts werken. ProRail is bezig met het verlengen van de nachtelijke buitendienststelling, zodat er meer tijd is voor het onderhoud. Dat is een goede zaak. Wel wil ik de Staatssecretaris vragen om samen met ProRail en NS te zorgen voor een goed alternatief voor reizigers die de gevolgen ondervinden van het schrappen van de treinen aan de randen van de nacht. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen hoe zij voor zich ziet dat we het nachtwerk nog verder kunnen afbouwen, want het is gewoon niet

goed voor de gezondheid van medewerkers en het is minder veilig. We moeten eigenlijk gaan naar zo weinig mogelijk nachtwerk. Misschien kan de Staatssecretaris zelfs een brief schrijven over hoe we dit verder kunnen verminderen.
Voorzitter. ERTMS, het nieuwe beveiligingssysteem, maakt het spoor veiliger, betrouwbaarder en sneller. De implementatie is gewoon een grote opgave voor ProRail, NS, andere vervoerders en het ministerie zelf. De implementatie zal ook lange tijd in beslag nemen. De planning loopt inmiddels fors uit. Dat geldt natuurlijk ook voor de ramingen, waarvoor al genoeg aandacht gevraagd is. Het is belangrijk dat we goed zicht hebben op de uitrol van het ERTMS. We zien nu echter dat het huidige ATB-beveiligingssysteem vervangen moet worden door onderdelen van het ATB-systeem en niet door het nieuwe ERTMS-systeem, omdat de uitrol dusdanige vertraging oploopt; de rapporteur had het daar in zijn inbreng ook al over. Dat is gewoon zorgelijk. Als we niet oppassen, moeten we de komende decennia enorm gaan investeren in een oud systeem. Het is ook nog maar de vraag of daarvan nog wel voldoende onderdelen beschikbaar zijn. Dat zorgt voor operationele risico's. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe ze samen met de sector gaat zorgen voor een implementatie die niet nog verdere vertraging oploopt.
Wat betreft de financiële vragen sluit ik me aan bij de voorgangers. Dat geldt ook voor de vragen over de Zeeuwse lijnen en het alternatief, en de extra investeringen die er in Zeeland moeten komen, ook naar aanleiding van de aangenomen motie, waar meerdere fracties onder staan. Volgens mij was dat de motie-Grinwis.
Ten slotte zou ik nog aandacht willen vragen voor de NABO's. Mijn eerste debat Spoorveiligheid was met de voorganger van deze Staatssecretaris, mevrouw Van Veldhoven. Ik weet nog dat er toen een spoorwegovergangongeluk met een auto was in Boazum, een dorpje in Friesland waar ik vlakbij woonde. Dat gebeurde in 2021 met een auto en twee mensen overleden. Toen, in 2021, is door de Staatssecretaris de toezegging gedaan dat in 2023 al die 180 NABO's aangepakt zouden worden. Nu zien we dat in 2027 slechts 95% gehaald zal worden. Ik zou echt een versnelling van die aanpak willen en graag ook de toezegging van de Staatssecretaris dat zij in een brief schetst hoe we toch sneller al die NABO's aanpakken.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik moet dit debat helaas eerder verlaten. Excuses daarvoor. Ik zal de beantwoording volgen.

De **voorzitter**:
Dan gaan we naar Luciënne Boelsma-Hoekstra van het CDA.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Er is al veel gesproken over ERTMS. Ik kom er straks even op terug, maar ik wil ook de heer Heutink bedanken voor zijn rapporteurschap.
Ik wil beginnen met een ander facet van spoorveiligheid: de demonstraties op het spoor. De heer Goudzwaard heeft het er net ook al over gehad. Ik heb geen goed woord over voor de demonstraties op het spoor. Het probleem is zichtbaar bij demonstraties op de stations van Den Haag en Utrecht, maar daar beperkt het zich niet toe. We zien het ook op het goederenspoor, waar de gevolgen enorm zijn. De heer Goudzwaard heeft de financiële gevolgen al geschetst, maar onze reputatie als logistiek doorvoerland staat ook onder druk. De vertragingen werken door naar het buitenland. Het is ook levensgevaarlijk, niet alleen voor de demon-

stranten, maar ook voor de omgeving. Op het Nederlandse spoor worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Die treinen kunnen niet zomaar overal stilstaan. Er is een tijd en een plaats voor demonstraties, maar die is in ieder geval nooit op het spoor. Dat was mijn klaagzang.
Nu gaan we naar de oplossingen. Alleen al het betreden van een spoor is verboden, laat staan demonstreren. Toch zien we dat het vaak even duurt voordat ingegrepen wordt op de stations. Mensen kunnen zich dan al vastlijmen en de boel daarmee voor uren frustreren. Vaak weten we van tevoren al dat er acties gaan komen. Er wordt geadverteerd, vaak op de sociale media. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe zij verklaart dat het vaak toch lang duurt voordat er ingegrepen wordt. Is zij bereid te bekijken hoe sneller en effectiever tegen blokkades van vitale spoorinfrastructuur kan worden opgetreden?
In debatten over het demonstratierecht pleit het CDA al een lange tijd voor het civielrechtelijk afhandelen van ontstane schade. Op die manier kan bijvoorbeeld de spoorbeheerder of de spoorgoederenvervoerder de schade die ze hebben geleden aan de demonstratie direct verhalen op de demonstranten. Als bijkomend voordeel heb je ook nog de groepsaansprakelijkheid. Kan de Staatssecretaris aangeven of dit op dit moment al gebeurt bij demonstraties op het spoor en wat zij eraan kan doen om civielrechtelijke schadeafhandeling te stimuleren? Is zij bereid om hierover in gesprek te gaan met het Ministerie van JenV en de relevante sectorpartijen? Burgemeesters, OM, politie en veiligheidsregio's hebben allemaal een rol in het aanpakken van dit soort destructieve demonstraties. Wat doet de regering om de impact van de demonstraties op het goederenspoor bij hen onder de aandacht te brengen? Tot zover het punt over de demonstraties.
Als tweede wil ik stilstaan bij ERTMS, waar al veel over gesproken is. Ik heb het net al gezegd: heel veel dank aan de heer Heutink voor zijn rapporteurschap en zijn kritische blik. Ik denk dat we daar met z'n allen heel veel aan hebben. Er zijn door mijn voorgangers al heel veel relevante vragen gesteld over de financiën en over de tijdsplanning. Ik heb ook gehoord dat de Staatssecretaris zei dat er in het najaar een voorstel komt met de kosten en de tijd richting de landelijke uitrol. Mijn oproep is om de vragen die hier gesteld zijn daar echt zo veel mogelijk in mee te nemen, zodat wij als Kamer ook in positie worden gezet om dit belangrijke dossier te duiden en daar grip op te krijgen. Ik denk dat de vragen die door mijn voorgangers gesteld zijn, daar heel veel aan bijdragen. Mijn vraag is of het op die manier naar de Kamer zou kunnen komen.
Als laatste stip ik nog een belangrijk punt aan met betrekking tot de veiligheid: de suïcidepreventie. In het vorige debat heb ik het daar ook over gehad. Toen zei de voorganger van deze Staatssecretaris dat er dit jaar nog geld is voor het programma Suïcidepreventie Spoor. Het programma heeft effect; dat is heel mooi. Het CDA vraagt wat er nodig is om dit structureel te borgen. We weten namelijk dat het dit jaar afloopt. Tot zover mijn bijdrage in de eerste termijn.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Prickaertz van de PVV.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank, voorzitter. Ook van mijn kant dank aan de heer Heutink voor zijn prachtige rapportage.
Voorzitter. Ik wil het vandaag toch voornamelijk hebben over spoorveiligheid, want afgelopen weekend zagen we opnieuw hoe zwak er wordt opgetreden tegen activisten die onze vitale infrastructuur ontregelen. Activisten leggen urenlang het treinverkeer plat, waarmee duizenden reizigers worden gedupeerd, om nog maar van de economische schade te zwijgen. Wat zagen we vanuit het kabinet? Een verontwaardigde tweet van de Staatssecretaris. Mijn vraag is waarom er niet onmiddellijk is

ingegrepen, zeker gezien het feit dat deze actie al dagenlang ervoor was aangekondigd. Waarom zijn deze activisten niet direct van het spoor verwijderd? Normaal gesproken wordt iedereen die zich op het spoor begeeft meteen weggehaald vanwege veiligheidsrisico's. Waarom gold dat hier ineens niet? Dit soort blokkadeacties zijn schering en inslag. Dit gaat niet alleen maar over hinder, maar ook over veiligheid. Kan de Staatssecretaris aangeven hoeveel ellende deze actie voor de reizigers heeft veroorzaakt en hoeveel vertragingen, hoeveel gemiste afspraken en, niet te vergeten, hoeveel economische schade deze actie heeft veroorzaakt?
Voorzitter. Dan de uitermate kwalijke rol van reizigersvereniging Rover, een organisatie die zegt op te komen voor alle ov-reizigers, maar een voorzitter heeft die letterlijk oproept om deel te nemen aan deze blokkade en haar steun uitspreekt hiervoor. Hoe is het mogelijk dat wij in ons land een reizigersvereniging hebben die zegt de belangen van treinreizigers te verdedigen, maar dit soort acties legitimeert, die precies dezelfde reizigers duperen? Ondertussen ontvangt deze reizigersvereniging staatssubsidie van onder andere IenW. Ik wil daarom de Staatssecretaris vragen om ons te voorzien van een volledig overzicht van alle subsidies en financiële bijdragen die Rover vanuit de overheid ontvangt. Welke voorwaarden zijn eraan verbonden? Wordt van deze organisatie niet expliciet verwacht dat zij de belangen van álle reizigers vertegenwoordigen? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het gedrag van de voorzitter van reizigersvereniging Rover? Is dit niet gewoon een hele legitieme reden om alle subsidies per direct stop te zetten?
Voorzitter. Waar we het ook over moeten hebben, is de enorme overlast van asielzoekers in de treinen, voornamelijk op het traject Zwolle–Emmen, waar zowel reizigers alsook het personeel wordt geteisterd door overlastgevers. Het gaat om overlastgevende asielzoekers die zwartrijden en boetes krijgen, maar deze vervolgens niet betalen. Maar liefst 92% van de uitgedeelde boetes aan asielzoekers wordt niet betaald. De kosten zijn minimaal 1,2 miljoen op jaarbasis. Ondertussen worden er op last van de rechter ook nog duizenden boetes geseponeerd omdat asielzoekers zich hadden geïdentificeerd met een COA-pasje. Even om een beeld te schetsen: er worden op dit traject ongeveer 60 boetes per dag uitgeschreven, waarvan 80% naar asielzoekers gaat die in Ter Apel verblijven. Waarom komen deze asielzoekers overal mee weg? Waarom wordt hier niet keihard op gehandhaafd?
Dat is nog niet eens het grootste probleem. Het grootste probleem is de onveiligheid die veel asielzoekers veroorzaken. Conducteurs, machinisten, jonge vrouwen die met de trein reizen: eigenlijk iedereen krijgt te maken met structurele intimidatie, agressie, aanranding en enorme overlast van deze groep. De veiligheid van reizigers is op geen enkele manier geborgd, waardoor steeds meer vrouwen, jonge meiden noodgedwongen de trein mijden. Wanneer trekt deze Staatssecretaris eindelijk een grens? Hoeveel incidenten moeten er nog plaatsvinden voordat er daadwerkelijk wordt ingegrepen? Welke concrete maatregelen worden genomen om zwartrijden, agressie en overlast aan te pakken? Is het kabinet bereid om overlastgevende asielzoekers een permanent reisverbod voor het openbaar vervoer op te leggen?
Voorzitter. De trein moet veilig, betrouwbaar en toegankelijk zijn voor gewone reizigers, niet gegijzeld door activisten of geterroriseerd door asielzoekers. Nederlanders hebben recht op een overheid die handhaaft, grenzen stelt en de veiligheid van reizigers serieus neemt.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Prickaertz. Dan ga ik naar de heer Van Duijvenvoorde. U kwam iets later binnen. Van harte welkom in de commissie. Gaat uw gang.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Voorzitter, dank u wel. Ik heb net als de heer De Hoop een aantal debatten staan vandaag, waardoor het een beetje chaotisch is. Ik wil ook de heer Heutink danken voor zijn rapportage. De commissie I&W is altijd een beetje een gekke commissie. Het is mijn favoriete commissie, want zelden is een commissie het zo eens met elkaar als hier. Het enige tragische is dat er gewoon nooit geld is voor wat we met elkaar willen. Ik ga dus herhalen wat anderen gezegd hebben. Maar ja, hoe meer mensen het zeggen, hoe groter de druk zal zijn, hoop ik dan maar.
Voorzitter. Toen de eerste spoorwegen in Europa werden aangelegd, keek Nederland aanvankelijk vooral toe. In Engeland, België en Duitsland werden al volop spoorlijnen gebouwd, terwijl hier de investeerders terughoudend waren en de overheid platzak was geraakt door de oorlog met België. Uiteindelijk was het Koning Willem I die met zijn privévermogen – de Oranjes hebben ook goede dingen gedaan! – een groot deel van de aandelen opkocht en daarmee de spoorbouw in Nederland een beslissende impuls gaf. Hij kreeg gelijk: de eerste spoorlijn, tussen Amsterdam en Haarlem, werd direct een enorm succes. Infrastructuur betaalt zich namelijk altijd terug: het verkleint afstanden, brengt mensen samen en maakt economische groei en innovatie mogelijk. Eigenlijk is het de geschiedenis van de menselijke beschaving: alles draait steeds om het kleiner maken en het veroveren van de globe door sneller te verplaatsen. We gaan van schepen naar treinen naar vliegtuigen naar internet; de wereld wordt voortdurend kleiner gemaakt.
Voorzitter. Juist op dat punt dreigt Nederland nu opnieuw achterop te raken. De volledige uitrol van het nieuwe spoorsysteem ERTMS zal in het huidige tempo pas rond 2060 tot 2070 gereed zijn. Een veel snellere uitrol richting 2040 is met een investering van 5,3 miljard tot 2040 mogelijk. Mijn eerste vraag is hoe de Staatssecretaris verklaart dat een programma dat in 2023 nog is herijkt, in 2026 alweer achterhaald blijkt. Heeft zij het gevoel dat het ministerie en de programmadirectie hier voldoende grip op hebben? Ook vraag ik de Staatssecretaris of de huidige aanpak met oplopende tekorten en een eindstreep in 2060 of 2070 voor Nederland werkelijk acceptabel is.
Voorzitter. Wat hierbovenop komt, is dat ons huidige ATB-systeem uit de jaren vijftig tussen 2030 en 2040 het einde van zijn levensduur bereikt. In de huidige planning gaan we dit verouderde systeem vervangen door dezelfde oude technologie, om die later nog een keer te vervangen door het moderne ERTMS, terwijl de strategische analyse stelt dat een versnelde uitrol onder de streep honderden miljoenen goedkoper zou zijn. Is de Staatssecretaris bereid om definitief te kiezen voor deze versnellingsaanpak, die uiteindelijk 800 miljoen euro goedkoper zou zijn om zo grootschalige kapitaalvernietiging te voorkomen?
Voorzitter. Sinds de eerste treinrit van Amsterdam naar Haarlem, waarbij alles nog handmatig ging, is het spoor steeds verder gedigitaliseerd. Het ERTMS-systeem zet daarin een nieuwe stap, maar daarmee ontstaat ook een nieuwe afhankelijkheid. Waar er vroeger fysieke seinen langs het spoor stonden, wordt het systeem steeds afhankelijker van digitale aansturing. Het is dus ook wel belangrijk dat we goed nadenken over de weerbaarheid van de kritieke infrastructuur die steeds verder digitaliseert. Daarom is mijn vierde vraag: hoe wordt geborgd dat bij digitale uitval het spoor bruikbaar blijft en er voldoende redundantie aanwezig is?
Voorzitter. Het probleem is natuurlijk een politiek probleem. We hebben te maken met een alsmaar uitdijende Staat, die nu al ongeveer 500 miljard per jaar uitgeeft aan zinnige of onzinnige dingen. Dat zijn politieke vragen. Maar de basis wordt steeds meer vergeten. We zien achterstallig onderhoud aan wegen, bruggen, sluizen en spoor. Daarmee verwaarloost de Staat een van zijn klassieke kerntaken. We kunnen daarom een parallel trekken met de negentiende eeuw, waarin ook andere politieke prioriteiten infrastructuur verdrongen. Toen was de schatkist leeg door oorlog.

Vandaag verdwijnen miljarden richting militarisering en bijvoorbeeld de NAVO-norm van 5%. Is de Staatssecretaris bereid om bij de Minister en in de ministerraad extra middelen te eisen voor ERTMS en onze infrastructuur, en specifiek te knokken voor de 5,3 miljard euro die nodig is om de landelijke uitrol naar 2040 te versnellen?
Voorzitter. Ik heb nog één zin. Bijna 200 jaar geleden begreep Willem I al dat een klein handelsland groot wordt door verbinding. Het wordt tijd dat dit kabinet die les opnieuw leert.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Duijvenvoorde, namens Forum voor Democratie. Dan zit de eerste termijn van de Kamer erop. Ik kijk even hoeveel tijd de Minister nodig heeft. Meneer Van Leijen, heeft u nog een interruptie?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ja, ik was er toch nog even over aan het nadenken. De heer Van Duijvenvoorde had het over meer geld voor infrastructuur en onderhoud, en over de basis op orde. Dat begrijp ik heel goed. Tegelijkertijd refereerde hij er ook aan dat het geld nu naar defensie gaat, naar de NAVO-norm. Hoor ik de heer Van Duijvenvoorde zeggen dat het ook wel wat minder zou kunnen met de defensie-uitgaven?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Het was een voorbeeld. Ik denk dat we de 5% voor de NAVO-norm ook moeten gaan inzetten voor infrastructuur, ook voor de civiele infrastructuur. We moeten bij de 5% stijging niet alleen naar defensie-uitgaven kijken, maar ook naar hoe we daarmee de gehele infrastructuur kunnen verbeteren. Wij vinden natuurlijk dat er te veel naar klimaat gaat bijvoorbeeld. Daar kunnen we een discussie over voeren. Fundamenteel is dat het allemaal heel leuk is om samen een land te zijn, maar dat als de basis steeds wordt achtergesteld, de rest ook langzaam zal instorten. We vinden dus wel dat IenW, infrastructuur, de prioriteit moet zijn van het kabinet.

De heer **Van Leijen** (D66):
Even voor de verduidelijking: Forum vindt wel dat er meer geld naar defensie zou moeten gaan?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Zeker. Dat hebben we ook altijd gezegd. We vinden dat we een goed en gezond defensieapparaat moeten hebben. De enige voorwaarde is dat we bij iedere uitgave hypothetisch nadenken, zo van: stel dat het over vijf maanden in een keer vrede is, is dit dan nog steeds een zinnige uitgave? Dat vinden we een belangrijke vraag, maar we vinden ook dat Nederland een gezond defensieapparaat moet hebben. Zeker.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw antwoord. We schorsen tot 11.30 uur en dan gaan we verder met de beantwoording.

De vergadering wordt van 11.06 uur tot 11.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Goedemorgen. We gaan verder met de beantwoording in eerste termijn bij het commissiedebat Spoorveiligheid en ERTMS. Het woord is aan de Staatssecretaris voor de beantwoording.

Staatssecretaris **Bertram**:
Voorzitter, dank u wel. Dank ook voor de vragen. Ik zou vooraf nog heel even één minuut stil willen staan bij het vreselijke ongeluk in België. Weet

dat ik ook namens het kabinet, maar ik vermoed ook namens u allen, een brief heb gestuurd aan de Belgische en de Vlaamse collega, want dit zijn toch altijd wel enorm vreselijke toestanden. We houden in ieder geval contact met de collega's en ik dacht: het is goed als ik dit met u deel.
Ik heb drie blokjes: uiteraard de veiligheid op het spoor en het Europese systeem daarvoor, als tweede blokje de demonstraties, en een blokje overig. Het moet ergens; in het blokje overig zit niet zo heel veel meer, maar het is wel goed om te kijken wat we dan over hebben.
Het ERTMS. De heer Heutink zei mij dat hij uiteraard boven op de rapportage nu nog eens wat strengere vragen ging stellen. Eigenlijk heeft de hele commissie daar toch nog een vraag over gesteld; ik wilde dat in één keer doen. Ik wil dus bij dezen ook in mijn eigen eerste termijn nog een keer vaststellen dat ik in het najaar met die vertaling wil komen, want anders wordt het een herhaling van mijn reactie op de rapportage. Ik wil dus het volgende doen. Ik zie dat eerste level in die trechter. Ik wil u schetsen wat dat in de komende maanden oplevert, want het is belangrijk dat we de systematiek doorzetten, zodat je ook niet elke keer weer zaken apart hoeft te doen. Dan komt er ook een doorkijk naar het eindpunt. Dat wil ik inderdaad in het najaar aan u presenteren. Vandaar dat ik ook kan bevestigen wat mevrouw Boelsma mij vroeg: wilt u nog bevestigen dat u dat gaat doen? Ja, dat ga ik inderdaad doen, want ik denk dat het heel erg belangrijk is om dat ook samen met de commissie te bespreken.
Ik zou overigens nog het volgende willen voorstellen; dat is niet per se een vraag geweest. Als er vanuit de commissie belangstelling is om bijvoorbeeld in Amersfoort of waar dan ook eens te kijken wat er op dit moment al gebeurt, bijvoorbeeld op het gebied van goederenvervoer of reizigersvervoer, dan organiseer ik dat natuurlijk heel graag. Dat is, denk ik, heel informatief, maar ik denk dat het ook heel fijn is voor iedereen die hier zo aan werkt als de commissie daar misschien een keer gebruik van zou willen maken. Het is een aanbod en ik organiseer dat uiteraard graag.
Over die aanpak zijn verschillende vragen gesteld, onder anderen door de heer Van Leijen, maar ook door de heer Schutz. Het was toch eigenlijk niet meer de bedoeling dat we in de ATB zouden gaan investeren? Krijgt dat ook een plek in het verhaal dat ik in het najaar aan u presenteer? Jazeker, want ik wil in die notitie ook duidelijk maken wat en hoe we kunnen versnellen; dat is natuurlijk een belangrijke. Dat zeg ik ook tegen de heer Schutz. Ik wil ook zelf weten wat we kunnen standaardiseren om langzamerhand die onzekerheden te verminderen. Ik wil dus vervolgens ook kijken wat dat dan voor het buitenland betekent. Dat geldt met name voor Duitsland en België, want je wil eigenlijk één verhaal waardoor je, als je die trechter in gaat, niet opeens weer terug moet omdat België en Duitsland dat anders doen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Even een verduidelijkende vraag voor mij. De Staatssecretaris heeft het nu steeds over een notitie die in het najaar gaat komen. Toch was in ieder geval mijn expliciete vraag: neem dat nou op in de voortgangsrapportage. Ik ben even benieuwd welke van de twee het nu gaat worden. Of wordt dat een combinatie van beide?

Staatssecretaris **Bertram**:
Laat ik daar specifiek over zijn: het wordt de voortgangsrapportage en daar ga ik deze stappen in opnemen. Dan kom ik dus ook terug op de vragen die u heeft gesteld. Dit is een terechte vraag.
Aanvullend is in de commissie gevraagd wat je zelf eigenlijk in Europa kunt doen; daar heeft u zelf naar gevraagd, maar daar hebben meer partijen naar gevraagd. Als je die onzekerheden wilt verminderen, betekent dat namelijk ook dat je het er ook mét de Europese partners over moet hebben waar je nu op mikt. Ik kan bij dezen toezeggen dat ik daar ook in de Transportraad aandacht voor vraag. Ik sta uiteraard in nauw

contact met de collega's in Duitsland en België. Ik kan u overigens verzekeren dat die landen, en zeker ook een aantal andere Europese landen, op dit moment net zo worstelen met de vraag op welk level ze moeten gaan zitten en wat dat betekent, maar ook met de vraag hoe het met het budget zit.
De TEN-T. We hebben natuurlijk best wel vaak het stempel «TEN-T» gegeven, natuurlijk ook omdat we daarmee Europese subsidie dichterbij zouden kunnen brengen. Ook dat is een apart punt, waarbij ik in de Transportraad, maar ook daaromheen, duidelijkheid wil krijgen over de vraag wat nu de koers in het Brusselse wordt, wat de koers rondom de TEN-T wordt en hoe ik daarin in ieder geval met Duitsland en België samen kan optrekken. Uiteindelijk betekent dát namelijk dat we die onzekerheid echt aan het verminderen zijn, omdat we daar enorm van afhankelijk zijn. Volgens mij zei de heer Heutink «maar zo meteen staan ze ergens te rangeren en de vraag is wat er dan moet gebeuren et cetera». Dat zou je natuurlijk niet willen hebben. U zei dat ook, meneer Van Leijen. Dat is wat ik wil doen, dus kortom, de lijn trekken om te kijken hoe ik tot die uitrol kom, wat ik rondom de ATB kan doen en hoe ik met de omliggende landen in het Europese meer zekerheid kan krijgen. Dat is het verhaal waar ik in de voortgangsrapportage op terug wil komen.
Dan rest, last but not least, het geld. Volgens mij heeft de hele commissie aan mij als Staatssecretaris gevraagd hoe ik dat dan ga beheersen en wat er überhaupt eigenlijk aan geld is gereserveerd. Laat ik vooropstellen dat uiteraard alle steun die ik van alles en iedereen krijg om meer geld voor de instandhouding op de agenda te krijgen, heel belangrijk is, want instandhouding ís natuurlijk superbelangrijk. Tegelijkertijd hebben de Minister en ik ook gezegd dat wij met een afweegkader zullen komen. Wij zullen dus ook echt wel moeten prioriteren om te presteren. U weet dat deze hele operatie vanuit het ERTMS ook onderdeel is van het afweegkader. Dat neemt niet weg dat het ERTMS niet voor niks door mij, maar ook door het ministerie, hoog op die agenda is gezet. Dat moet dus inderdaad onderdeel worden van die afweging en zal dus ook in het najaar onderdeel moeten zijn van de discussie die we binnen het kabinet hebben.
Dan kom ik weer terug bij de vraag van heer Schutz: kun je versnellen, kun je vereenvoudigen en kun je op de een of andere manier inlopen op wat je nu aan kosten ziet? Daar gaan we zeker naar kijken. Standaardisatie kan helpen. Een strikt opdrachtgeverschap richting de opdrachtnemers kan helpen, want alle partijen willen natuurlijk het liefste dat je zaken meeneemt, als je toch aan het wijzigen bent. Dat is eerlijk gezegd toch standaard bij dit soort grote trajecten. Daarom wil ik ook langzamerhand die trechter in, omdat helder moet zijn waar we naartoe gaan. Dat kan heel goed betekenen dat je dan toch wat strakker kunt gaan sturen op de kosten die je kwijt bent voor het ERTMS.
Tot slot de vraag hoe het nu zit met het ERTMS in Zeeland. Er is door de heer Schutz naar gevraagd; ik zie de heer Van Leijen ook knikken. Dat is voor mij echt een belangrijke. U heeft ook gevraagd hoe het zit met alternatieven, dus of het zo kan zijn dat we ook in Zeeland aan alternatieven werken. Ik ga binnenkort op bezoek in Zeeland. Ik vind het belangrijk dat ik zie dat de partijen die er verantwoordelijk voor zijn echt druk bezig zijn met nadenken over hoe je het ov via de bussen kunt organiseren en hoe je er via een fietsplan voor kunt zorgen dat je uiteindelijk toch mensen van A naar B laat gaan, in dit geval van Goes naar Vlissingen. Desalniettemin snap ik echt wel de zorg dat het iets betekent als er zo veel extra mensen in het verkeer komen. Betekent het dan dat mensen echt op tijd van A naar B komen? Daar zouden we uiteindelijk natuurlijk echt op moeten letten. Dus ja, we hebben dat onderdeel in Zeeland nodig om te beproeven wat het betekent als je het systeem doorvoert. Tegelijkertijd betekent het voor ons dat we de verplichting hebben om mensen op tijd van A naar B te krijgen. Ze

moeten op tijd op school, op werk of waar dan ook aankomen. Daar ga ik mijn best voor doen.
Meneer Schutz zei dat hij «taakstellend» te kort vindt. Dat snap ik eigenlijk wel. Toch denk ik dat ik het daar even bij moet laten, omdat ik dat gesprek met Zeeland wil hebben en omdat ik mezelf wil vergewissen van het antwoord op de vragen hoever ik eigenlijk kom en of de maatregelen die nu getroffen worden ook in de ogen van de Zeeuwse bestuurders voldoende zijn, of dat we aanvullende maatregelen moeten treffen. Voor mij is het wel heel belangrijk.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank u wel voor deze beantwoording. Die handreiking naar het Zeeuwse is fijn. Ik heb twee vragen. Het gaat me ook specifiek om de vraag wat het doet met de bereikbaarheid voor scholieren en studenten die naar hun school of opleidingsplek willen gaan. Als de Staatssecretaris dat gesprek heeft gehad, zou ik haar willen vragen om even terug te komen op de afspraken die daar met de regio over zijn gemaakt. Ik zou daar graag even over geïnformeerd willen worden, en dan specifiek over het onderdeel «scholieren» en overlast in het algemeen.

De **voorzitter**:
De heer Schutz had ook nog een interruptie, dus die kan er misschien gelijk achteraan. Gaat uw gang.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik voel met de Staatssecretaris mee. Ze zit er nog maar kort, treft dingen aan en probeert dingen op te lossen. Enerzijds voel ik dus de behoefte om haar ruimte te gunnen. Aan de andere kant weet ik wat het daar doet. Ik snap waarom u een klein openingetje houdt met «haast, taakstellend», maar dat is niet genoeg. Men is daar begonnen met rechtszaken te voeren. Die zijn verloren. Ik treed niet in die afwegingen, maar het geeft in ieder geval wel aan hoe het daar is. Het station in Goes ligt in het centrum. Dat is niet eenvoudig opgelost. Ik wil u echt vragen om als uitgangspunt te nemen dat mensen van op tijd A naar B kunnen komen. Neem dat risico naar u toe. Haal het woord «haast» weg en neem het alstublieft echt taakstellend op u. Doe dat nou. Doe het voor de mensen daar, in plaats van dat u ruimte houdt om straks te kunnen zeggen: ja, we hebben het geprobeerd, maar het is ons niet gelukt. Het gaat om 2029 en niet om morgen. Neem het nou alstublieft naar u toe.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik zou over Zeeland sowieso willen toezeggen dat ik u informeer over het gesprek dat ik ga voeren met de Zeeuwse bestuurders. Als de heer Schutz het goedvindt, dan mag hij van me aannemen dat ik het belangrijk vind en dat we de dure plicht hebben dat we ervoor zorgen dat mensen op tijd van A naar B komen. Je moet naar school, je moet naar werk en je moet bij het ziekenhuis of bij familie zijn. Ik wil even ruimte voor mezelf houden om te kijken of de maatregelen die nu getroffen worden afdoende zijn. Dat wil ik met de Zeeuwse bestuurders bespreken. Ik beschouw het wel als mijn dure plicht dat ik ervoor zorg dat mensen op tijd van A naar B komen.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik gun u dat gesprek met Zeeuwse bestuurders natuurlijk. Daar zit het 'm niet in. Eigenlijk ga ik mezelf nu herhalen. Zeg nou gewoon: we gaan dat hoe dan ook oplossen en we gaan de garantie geven aan de mensen die daar met die pilot zitten en vier tot negen maanden niks kunnen. Neem dat naar u toe. Ga daarmee dat gesprek in. Neem dat als uitgangspunt, in plaats van de escape. «Haast, taakstellend» is net niks.

Staatssecretaris **Bertram**:
Tegen de heer Schutz zou ik willen zeggen: ik heb geen behoefte aan een escape. Misschien moet ik dat nog iets explicieter zeggen. Wel heb ik behoefte aan het gesprek en de behoefte om zelf een oordeel te vellen over wat de maatregelen doen die nu worden voorbereid. Als de Zeeuwse bestuurders daar onvoldoende geloof in hebben dan wel zeggen «u heeft een deel van de problemen over het hoofd gezien», dan is het aan mij om ervoor te zorgen dat mensen inderdaad tijdig van A naar B kunnen. Dus ik informeer u als ik het gesprek met de bestuurders heb gehad. Ik beschouw het echt, serieus als mijn plicht om ervoor te zorgen dat mensen tijdig van A naar B kunnen, want wij veroorzaken de onrust en de overlast. Dat legt onze kant de verplichting op om ervoor te zorgen dat het voor elkaar komt. Om in de woorden van heer Schutz te spreken: ik heb gewoon even die ruimte nodig om dat gesprek met die bestuurders te voeren. Maar u weet wat mijn intentie is.

De **voorzitter**:
Ik heb de meer technische vraag wanneer dat gesprek plaatsvindt. Misschien helpt dat nog.

Staatssecretaris **Bertram**:
Voorzitter, ik heb het gesprek voor de zomer.

De **voorzitter**:
Dan wordt mij nog ingefluisterd om te vragen naar de termijn waarop de terugkoppeling komt.

Staatssecretaris **Bertram**:
Direct daarna.

De heer **Schutz** (VVD):
U vraagt veel. Ik gun het u, maar u weet wat bij mij op één staat.

Staatssecretaris **Bertram**:
Het is serieus altijd goed als de urgentie ook bij mij op tafel komt. Die was overigens ook al op alle andere manieren bij mij op tafel gekomen. Dat heeft bij mij alleen maar het gevoel benadrukt dat als ik dat gesprek met Zeeland heb, ik mij ervan moet vergewissen of ook in de ogen van de Zeeuwse bestuurders mensen op tijd van A naar B kunnen. Dat is namelijk de simpele vraag, en tegelijkertijd hoop ik daar het antwoord op te vinden als ik met die bestuurders spreek. Ik zal u zo snel mogelijk informeren als ik daar geweest ben, dus het moet voor de zomer zijn.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met uw betoog.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dan wil ik toch nog even de grip op de kosten apart benoemen. Daar is door de heer Schutz maar ook door de heer Heutink, door de heer Van Leijen, eigenlijk ongeveer door de hele commissie naar gevraagd. Dat is namelijk iets wat u als commissie samen met mij moet beoordelen. In mijn eerste reactie op de rapportage heb ik ook gezegd dat ik vind dat we uit moeten gaan van een taakstellend budget, waarbij je de exogene factoren apart benoemt. Het is uiteraard onderdeel van het afwegingskader, maar voor deze discussie is, denk ik, van belang dat wij in het najaar kunnen discussiëren over dat taakstellend budget, over de exogene factoren die we zelf zien en die we natuurlijk ook met alle partijen hebben besproken, en dat ik dan weer met u de discussie aan kan gaan of dit ook in uw ogen afdoende is.

Als dat voldoende is, dan denk ik dat het ERTMS-stuk ... Nee, er is nog een vraag van de heer Goudzwaard: op welke trajecten heb je nog wel die ATB en hoe zit dat nu op het Europese niveau? Ik hoop dat u begrijpt dat ik dat inderdaad ook in die volgende voortgangsrapportage een plek wil geven, want als we gaan standaardiseren en versnellen, dan is een van de opdrachten natuurlijk voorkomen dat je opnieuw veel moet investeren in een oud systeem, terwijl je eigenlijk over wil op het nieuwe systeem. Daar heb ik overigens ook de Europese contacten voor nodig. Dit is wel een van de pijlers van het verhaal, want er zijn veel kosten aan verbonden als we die versnelling niet kunnen bereiken – en dat is wel wat ik graag zou willen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Bedankt voor dit antwoord, Staatssecretaris. Het is fijn dat het wordt meegenomen in de voortgangsrapportage. Het gaat er mij vooral om, en daar vroeg ik ook naar, dat wij als Kamer een heel duidelijk beeld krijgen van op welke trajecten de oude ATB door oude ATB vervangen dreigt te worden en wat dan eventueel de kosten zijn wanneer wij vertragingen oplopen met het ERTMS. Als de Kamer dat heel duidelijk in de voortgangsrapportage inzichtelijk krijgt, beseffen we wat de gevolgen zijn van de keuzes die voor ons liggen. Dat is even het punt dat ik wilde aanstippen. Het is dus fijn dat de Staatssecretaris dat duidelijk gaat meenemen in de voortgangsrapportage.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat kan ik toezeggen. Dat is mijn intentie, omdat ik zelf namelijk ook vind dat het een van de belangrijkste punten is. Dat gaat zicht geven op hoeveel budget we uiteindelijk nodig gaan hebben en op hoe snel het kan.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
We weten dat ProRail het assetmanagement eigenlijk heel erg goed op orde heeft. We weten precies wat wanneer vervangen moet worden als het gaat om ATB. Toch zijn we in de doorlooptijd van het project ERTMS verrast dat we ATB moeten gaan vervangen. Eigenlijk moet dat niet kunnen. Als de projectorganisatie communiceert met ProRail – sterker nog, ze zitten bij ProRail – zou die moeten weten wat wanneer waar vervangen zou moeten worden. Mijn vraag is of de projectplanning van ERTMS in voldoende mate is afgestemd met het assetmanagement van ProRail. Laat ik het anders formuleren: is de projectplanning daarbij leidend?

Staatssecretaris **Bertram**:
Die is inderdaad leidend. Het contact met ProRail is natuurlijk echt ongeveer een-op-een, want anders kun je dit project niet draaien. Maar ik schetste natuurlijk niet voor niks de trechter die je bij dit soort enorm grote projecten nodig hebt. Waar ik natuurlijk naartoe wil – daar heeft u mij nog eens toe aangemoedigd – is dat er heel veel onzekerheden zijn. De ATB was natuurlijk een van de onzekerheden. Wat er nu gebeurd is, komt waarschijnlijk doordat we van aanpak zijn veranderd. Dat moest ook, dus ik denk dat dat goed is. Maar we moeten er tegelijkertijd voor zorgen dat we grip krijgen op deze afhankelijkheden en dat we uiteindelijk een ei leggen over wat we nu doen met de ATB. Dat hangt er in dit geval natuurlijk van af of we kunnen versnellen, of we kunnen standaardiseren en of we kunnen overgaan tot echt alleen wat nuttig is. Je kan altijd verfraaien, maar daar hebben we geen geld en geen tijd voor, dus daar zullen we misschien veel strikter in moeten zijn. Het is voor mij uiteraard lastig om op die manier te beoordelen wat gepasseerd is, maar het is mijn intentie om hier grip op te hebben als we de volgende voortgangsrapportage hebben.

Misschien moet ik afsluiten met de volgende vraag, in ieder geval voor dit stukje. Betekent dat dat je daarmee van alle risico's af bent? Dat kan haast niet. Daar is het serieus te ingewikkeld voor. Er zijn veel te veel afhankelijkheden, maar ik zou wel willen dat als we de trechter in beeld hebben gebracht, dus ook de lijnen en wat er moet gebeuren voor een landelijke uitrol, we een taakstellend budget hebben, met het benoemen van de exogene factoren. Dat wordt echt cruciaal. Je moet namelijk met z'n allen een gevoel krijgen voor wat de planning en het budget gaat beïnvloeden. Ik denk dat je dan in ieder geval twee heel belangrijke pijlers hebt die ervoor moeten zorgen dat we hopelijk langzamerhand de risico's en afhankelijkheden gaan verminderen. Tegelijkertijd blijf ik met u benadrukken dat dit een van de ingewikkeldste trajecten is. We moeten ons dus ook niet per se rijker rekenen dan we zijn, maar we kunnen wel ons best doen om elke keer weer dieper de trechter in te gaan.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik denk dat wij die aanpak kunnen onderschrijven. Tegelijkertijd denk ik dat we met elkaar kunnen stellen dat het reëel is dat we niet alle risico's kunnen wegnemen. Dat gaat gewoon niet in de doorlooptijd van het project. Daarvoor is het gewoon te groot. Dat deel ik dus volledig met de Staatssecretaris. Wat ik niet deel, is de opmerking van de Staatssecretaris over de vervanging van ATB. Ze zei dat dat gebeurde; ze noemde het nog net geen exogene ontwikkeling. Ik weet niet meer precies wat ze zei, maar ze noemde het onverwachts. We wisten volgens haar niet precies wanneer dat zou komen. Onzeker, zo noemde ze het. De vervanging van ATB was volgens haar onzeker. Dat is dus gewoon per definitie niet waar. We weten precies wanneer het ATB-systeem op welke stukken spoor vervangen moet worden, dus ik hoop dat de vervanging van ATB niet een van de exogene afhankelijkheden gaat zijn op de lijst die de Staatssecretaris gaat opstellen. We weten namelijk precies wanneer ATB vervangen moet worden.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik kan u verzekeren dat ik dat deel met de heer Heutink. Dit weten we inderdaad. Ik denk dat ik me dan iets preciezer had moeten uitdrukken. Op het moment dat zo'n project in de tijd vooruitgaat, stuit je dus bijvoorbeeld op zo'n ATB-probleem omdat je vanwege de vertraging van het project moet gaan investeren in een oud systeem, terwijl je dat niet voorzien had en je daar eerlijk gezegd ook volslagen de wens niet toe had. Dat maakt het ingewikkeld. Ik denk dus dat je een soort stabiliteit wil in exogene factoren, zodat je kan zeggen: oké, nu weten we wat we moeten doen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met uw betoog.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dan kom ik volgens mij bij het tweede blokje: de demonstraties op het spoor.
Ik vind het belangrijk om het volgende vooraf te stellen. Ik weet niet precies hoe hij het zei, maar de heer Prickaertz vond het een soort slappe tweet; dat is volgens mij wat u zei. Maar zo was die niet bedoeld. Ik heb het volgende willen zeggen. Volgens mij is dat best wel stevig. We hebben een demonstratierecht. Dat is een groot goed. Dat moet ook echt blijven, maar tegelijkertijd is het verboden om je te bevinden op het spoor. Dat is onveilig voor jezelf. Mevrouw Boelsma zei dat ook. Het is ook onveilig voor andere partijen en het brengt economische schade met zich mee, zeker als je gaat vernielen. Dat kan en mag niet, en gaat ook nooit mogen. De vraag is dus hoe je dat voorkomt. De heer Goudzwaard heeft er natuurlijk ook expliciet naar gevraagd hoe je ervoor zorgt dat je hier grip

op krijgt. Ik heb inmiddels, gisteren, overleg gehad met de bewindslieden van JenV en BZK om deze situatie met hen te bespreken. Er is ook permanent contact geweest met de betrokken burgemeesters en met ProRail, dus we hebben dat niet laten begaan maar we hebben permanent contact gehad. We zouden nu het volgende willen doen. Uiteraard bepaalt het lokaal gezag, de driehoek. Dat moet ook. Daar komen alle bevoegdheden samen. Het zou gek zijn als je dat zou willen veranderen. Dat willen we uiteraard niet. Dat wil geen van ons drieën, maar we willen wel dat er langzamerhand sneller kan worden opgetreden, dat de demonstranten die het betreft aangesproken kunnen worden en dat de aansprakelijkheid omhooggaat. Mijn collega's zijn dus bezig met een aantal gerichte wetsaanpassingen, waardoor de driehoek beter in staat zal zijn om sneller te beoordelen wanneer een demonstratie verboden is en wanneer niet. Dat betekent ook dat er aandacht is voor de bevoegdheid van de burgemeester om een demonstratie en demonstranten te verplaatsen. De beide bewindslieden hebben binnenkort ook een overleg in de Kamer. Dan zullen ze dat zelf toelichten, maar weet dat wij gedrieën bezig zijn om te kijken op welke manier we de driehoek daarin beter kunnen ondersteunen.
Een van de belangrijkste punten, waarnaar ProRail ook heeft gevraagd, is dat het op allerlei plekken op het spoor kan gebeuren. Dat zei mevrouw Boelsma natuurlijk ook. Dat betekent dat je op allerlei verschillende plekken dat debat kunt gaan hebben en dat elke burgemeester apart moet ontdekken wat hij kan doen, waar zijn bevoegdheid ligt en tot waar die reikt. De heer Goudzwaard vroeg daar ook aandacht voor. Wij willen dus gedrieën het volgende doen, waarbij JenV en BZK natuurlijk het voortouw hebben. Er komt een handreiking, ook ter ondersteuning van de driehoeken. Daar heeft ProRail ook om gevraagd. Zo kan er direct opgetreden worden zodra een van de partijen merkt dat er iets op het spoor gebeurt wat niet mag en niet kan. Dat staat er gewoon: het is verboden. We zijn nu dus heel druk bezig, in een heel rap tempo, om te kijken hoe we die driehoeken zo goed mogelijk kunnen ondersteunen en om te zorgen dat burgemeesters weten wat ze wel mogen en wat niet.

De **voorzitter**:
Ik heb eerst een interruptie van de heer Heutink, daarna een van de heer Prickaertz en daarna een van de heer Goudzwaard.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik schrik hier toch wel een beetje van. We hebben dus mensen die moedwillig en met gevaar voor eigen leven en dat van anderen het spoor bezetten omdat ze denken daarmee een punt te kunnen maken. En dan hoor ik de Staatssecretaris zeggen dat we die demonstranten moeten aanspreken. Nee, we moeten ze niet aanspreken! Volgens mij moeten we ze met pek en veren van het spoor jagen en zorgen dat we ze vastzetten en dat ze dit nooit weer kunnen doen. Volgens mij is dát de lijn die we moeten pakken om te zorgen dat dit nooit weer gebeurt. Met het aanspreken van demonstranten gaan we dit toch niet winnen?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik gebruikte «aanspreken» in de zin van aansprakelijk stellen, dus niet in de zin van: zou u misschien zo vriendelijk willen zijn om ... Ik bedoel aanspreken in de zin van aansprakelijk stellen, want dat hebben ProRail en andere partijen, waaronder de mensen die verantwoordelijk zijn voor het goederenspoor, ook gevraagd: wat kunnen wij doen in die aansprakelijkheid? Dat is iets wat JenV en BZK samen met ons op papier aan het zetten zijn, want dat is natuurlijk heel belangrijk, zodat mensen weten dat ze dit niet ongestraft kunnen doen. Partijen moeten uiteraard wel binnen de lijntjes blijven kleuren van waarvoor ze iemand aansprakelijk kunnen

stellen, maar dit is wel iets belangrijks. Dit is ook door partijen aan ons gevraagd.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik hoor de Staatssecretaris hier allerlei dingen uiten, zoals: de driehoek ondersteunen. Maar is de Staatssecretaris ook bereid om die driehoek keihard aan te spreken op het feit dat die enorm gefaald heeft? Deze demonstratie was van tevoren aangekondigd. Men heeft van tevoren gezegd: we gaan het spoor blokkeren. De burgemeester van Utrecht heeft aangegeven dat dit verboden was, en vervolgens konden ze gewoon met een groep van, volgens mij, 27 mensen het spoor op lopen, gaan zitten en de boel blokkeren. Ja, voor mij is dat gewoon een gigantische faal van de driehoek in Utrecht, omdat dit natuurlijk gewoon voorkomen had moeten worden. Als je van tevoren weet dat zoiets gepland staat, is het toch eigenlijk van de zotte dat dit niet voorkomen is? Is de Staatssecretaris bereid om de driehoek in Utrecht daarop aan te spreken en te bevragen?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik denk dat de driehoek in Utrecht, onder leiding van de burgemeester van Utrecht, geen enkele aansporing nodig heeft. Ze hebben echt zo adequaat mogelijk gereageerd in deze situatie. Er zit ook een burgemeester die vanuit haar oude IenW-tijd weet wat dit betekent. Dat geldt ook voor de burgemeester van Rotterdam. Ik denk dus eerlijk gezegd dat we ze alle steun moeten bieden die ze nodig hebben. Daar zijn we nu ook mee bezig. We hebben dus ook goed geluisterd naar wat ze wel en niet extra nodig hebben. Ik ben nog geen burgemeester tegengekomen die dacht: nou, weet je, dit behoeft eigenlijk niet zo veel aandacht; ik zie dat heel anders. Nee, de burgemeesters hebben de taak om twee dingen te beoordelen. Er mag gedemonstreerd worden. Er zijn redenen waarom iets niet mag, in ieder geval niet op een bepaalde plek, en dat is nou precies de plek op het spoor. Daar is het verboden. Dat was verboden, dat is verboden en dat is ook in de toekomst verboden, en de driehoek zal daar zo adequaat mogelijk op reageren. Ik denk dus dat ze al onze steun nodig hebben en dat de aansporing waar u naar vraagt niet nodig is. Ik heb in ieder geval niet gemerkt dat er ook maar iets van extra aansporing nodig was.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van de heer Prickaertz.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik sta een beetje te kijken van deze woorden, want volgens mij is het gewoon wel bewezen dat ze gefaald hebben en dat er juist niet adequaat is gereageerd op de dreiging die er was en die ook bekend was. Wat ik zo bijzonder vind, is het volgende. Je kijkt naar de beelden en ziet hoe een aantal agenten met fluwelen handschoentjes de mensen uiteindelijk verwijderen, na een aantal uren, terwijl bij andere demonstraties waarbij er rotzooi wordt getrapt, onmiddellijk de wapenstok getrokken wordt door de ME. Die heb ik hier helemaal niet gezien. En daar komt bij dat er absoluut niet adequaat is gereageerd; laten we eerlijk zijn. Ik kan er niet bij dat de Staatssecretaris stelt dat er adequaat is gereageerd, terwijl het gewoon doorgang heeft kunnen vinden. Ze hebben zich daar gewoon op hun gemak op het spoor kunnen aanplakken, vastbinden en noem het allemaal maar op. Ik vind dat verre van adequaat en ik vind het echt bizar dat daar ...

De **voorzitter**:
Uw vraag? Wilt u naar uw vraag gaan?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ja, nou ja. Wil de Staatssecretaris daar nog even op reflecteren?

Staatssecretaris **Bertram**:
Zeker. In een situatie als die in Rotterdam, maar ook in Utrecht, moet je natuurlijk eerst weten op welke plaats zo'n demonstratie precies gaat plaatsvinden. Dat wil best nog weleens fluctueren in de tijd; dat horen we ook van ProRail. Als ik de tijd zie die zo'n driehoek erin stopt om ervoor te zorgen dat de politie inderdaad adequaat kan reageren, heb ik in ieder geval ... U ziet het anders, hè, en dat kan, maar ik zie driehoeken die proberen om zo goed en zo kwaad als het gaat te opereren. Wij hebben, als drie bewindslieden, gisteren tegen elkaar gezegd dat zij alle ondersteuning verdienen die nodig is. De maatregelen die we extra kúnnen nemen, zullen we ook aan de driehoek verschaffen. Daar zullen de twee bewindslieden van BZK en JenV op terugkomen. Stel dat het een keer anders is. Dan is het natuurlijk logisch dat dat contact er is, maar er is tamelijk hecht contact. Ik hoop dat we er in ieder geval gezamenlijk voor kunnen zorgen dat deze situaties zo min mogelijk voorkomen. We hebben het liefst dat ze niet voorkomen, maar dat moet de praktijk uitwijzen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Het gaat mij er vooral even om dat ik de Staatssecretaris hoor zeggen dat het belangrijk is dat er direct kan worden opgetreden als mensen het spoor betreden. Nou, dat onderschrijven we volgens mij allemaal, maar kunnen we dan niet standaard overgaan tot het actief verhalen van schade? Ik bedoel dat dit dan ook wordt aangekondigd, en dat er in de samenwerking tussen de Staatssecretaris en JenV en BZK wordt gekeken op welke drie of vier punten het altijd spaak loopt in het civiele recht, en hoe ze die punten met z'n drieën echt kunnen gaan ondervangen. Kan de Staatssecretaris daar wat over zeggen? Kan zij zeggen: dáár loopt het altijd spaak dus dáárom hebben wij als drie ministeries onze energie gezet op déze targets, waardoor we goede hoop hebben dat de schade een volgende keer daadwerkelijk verhaald kan gaan worden?

Staatssecretaris **Bertram**:
Wij zijn met de drie departementen bezig om dit verder uit te werken, maar ik heb zonet willen zeggen dat het belangrijk is dat mensen van tevoren weten dat schade verhaald gaat worden. Dat zijn we nu aan het uitwerken binnen de mogelijkheden die er zijn. Je moet natuurlijk altijd binnen de wet- en regelgeving blijven, maar dat wordt nu uitgeschreven. De mogelijkheid wordt uiteraard ook met de VNG en met andere partijen besproken, maar het is wel een belangrijke, want die kan hopelijk echt effect hebben. Mensen weten dan: als ik het spoor op ga en er sprake is van vernieling of anderszins, kan ik aangesproken worden. Dat maakt uit.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dan wil ik ook graag boter bij de vis. Wanneer kunnen wij dan iets verwachten van die gezamenlijke gesprekken? Dat is nou echt iets waar volgens mij niet alleen de NS en ProRail om vragen, maar ook havenbedrijven en dergelijke. Kunt u dus een concrete datum geven waarop u die plannen kunt laten zien?

Staatssecretaris **Bertram**:
Volgens mij kan ik de heer Goudzwaard snel bedienen, want uit mijn hoofd gezegd is het debat over de Wet openbare manifestaties volgende week; het debat was verzet. De twee bewindslieden nemen dan van mij het stokje over, maar wel met mij, om daar ook duidelijk te maken wat de maatregelen zijn en hoe die verder worden ingekleed.

De **voorzitter**:

Een laatste korte vraag dan.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik voel me bijna bezwaard, maar ik snap de modernisering van het demonstratierecht. Waar ik eigenlijk op doel, is gewoon een actieve continue ondersteuning van NS en ProRail om iets te doen aan die spoorblokkades. Ik krijg daar bijna een soort taskforceachtig idee bij. Ik heb het niet alleen over bijvoorbeeld afgelopen weekend in Utrecht. Ook bij de Havenspoorlijn gaat het mis. Dat krijgt wat minder media-aandacht, maar daar wordt nog steeds heel veel pijn gevoeld. Daarom die vraag van mij.

Staatssecretaris **Bertram**:
De bedoeling is dat in dat debat ook deze precisering wordt aangebracht, maar ik ga daar uiteraard ook samen met de collega's goed naar kijken. Het is dus de bedoeling dat er een handleiding komt en dat meerdere partijen weten wat wel of niet kan en hoe die aansprakelijkheid wordt georganiseerd. Dat doen we voor het reizigersvervoer, maar juist ook voor het goederenvervoer. Ik ben er geweest en weet ook hoe dat spoor er ondertussen uitziet. Beide onderdelen worden dan dus beetgepakt. We hopen door die handreikingen de driehoeken ook nog beter in staat te stellen om sneller en adequaat te kunnen opereren, omdat dit natuurlijk echt een heel serieus issue is.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer Schutz. Daarna kom ik bij de heer Van Leijen en dan bij mevrouw Boelsma.

De heer **Schutz** (VVD):
Over de factor tijd gaf u zojuist aan dat er adequaat kan worden opgetreden als zich iets op het spoor voordoet. Dat klinkt reactief: je doet het altijd nadat er iets speelt en waarschijnlijk als er al mensen zijn. Dit is natuurlijk iets wat in het zojuist door u aangestipte commissiedebat veel omvangrijker besproken zal worden. Het gaat mij er dus niet om om dat nu al naar voren te halen, maar ik zou u wel willen vragen, en aan de collega's willen meegeven, om te kijken wat er in de preventieve sfeer kan. Uiteindelijk zijn een aantal van deze mensen vast bekend. We moeten binnen de regels en de lijntjes van de wet blijven. Die worden in enige mate opgerekt, maar het gaat met name om dat voorkomen. De beste schade is de schade die je voorkomt in plaats van dat je die achteraf met veel moeite moet verhalen. De focus moet vooral ook daarop gericht zijn, omdat we daarmee veel ellende kunnen voorkomen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat zal ik zeker doen. Ik vermoed dat dat niet echt nodig is, want de bereidheid om hier snel op te acteren is groot, ook bij mijn twee collega's, maar dit is zeker een van de elementen die wij daarin nog eens zullen onderstrepen, want wij zijn hier ook bij betrokken.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik kan kort zijn, want de Staatssecretaris heeft mijn vraag grotendeels eigenlijk al beantwoord: het demonstratierecht is een groot recht, maar er moet binnen de grenzen van de wet gebruik van worden gemaakt. Je moet gewoon niet het spoor betreden; klaar. Ik wilde eigenlijk vragen of we geïnformeerd kunnen worden over de uitkomsten van het gesprek tussen de bewindspersonen, maar volgens mij hoorde ik de Staatssecretaris zeggen dat ze dat inderdaad gaat doen voor het debat van volgende week. Dus dank daarvoor. Ik kijk daar met veel belangstelling naar uit.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik had al wat eerder mijn hand opgestoken. Er zijn al heel veel vragen gesteld, maar dat geeft niks. Ik moet het scherp stellen: ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat we dit niet willen. Dat hoor ik bij alle collega's. Volgens mij heeft de Staatssecretaris aangegeven dat in het debat over deze kwestie bij onze collega's meer handvaten worden gegeven aan de mogelijkheid tot verhalen en ook aan de tools die de driehoek heeft om in te kunnen grijpen. Klopt dat? Dan is mijn vraag wat er nu ontbreekt om dit nu in te zetten en wat daar aanvullend voor nodig is. Of zijn jullie dit nu met z'n drieën aan het bekijken?

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat zijn we inderdaad met z'n drieën in hoog tempo aan het bekijken. Dat is natuurlijk ook iets wat we bijvoorbeeld met Utrecht en Rotterdam bespreken: als je er nog even op terugkijkt, wat had dan sneller gekund, hoe had je het anders willen doen en wat heb je nodig? Die uitwerking wordt meegenomen in het debat van volgende week.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan kunt u verdergaan met uw betoog.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dank. Ik moet mezelf eens bekwamen in het uitzetten van de microfoon als ik niet aan het woord ben, maar dat gaat vast wel een keer goedkomen.
Dan kom ik bij het mapje overig. De eerste vraag van de heer Goudzwaard en de heer Prickaertz betrof een tweet van de voorzitter van Rover. Ik heb binnenkort een gesprek. Ik heb uiteraard ook gelet op de tweet en ook op de uitingen. U zult het mij vast niet kwalijk nemen dat ik ook dit intensief met haar ga bespreken; dat lijkt mij ook het beste. Het is een kennismakingsgesprek, maar dit valt daarmee samen. Dit gesprek heb ik zeer binnenkort. Of dat gelijk consequenties moet hebben voor Rover zelf? Ik vind wel dat er altijd een verschil is tussen iemand die als privépersoon een tweet uitdoet en als de organisatie, vanuit Rover.
Meneer Prickaertz, u wilde ook weten hoeveel geld er eigenlijk naar Rover gaat. Dat is € 350.000. Dat is gewoon een jaarlijks bedrag. Er zijn niet allerlei andere bedragen die tussendoor toch nog naar Rover gaan. Ik hoop dat dit voldoende is.
Kortom, ik ga dit gesprek heel binnenkort aan. Ik zal deze kwestie ook bespreken. Uiteraard is het voor mij niet onbelangrijk – ik druk me op dit moment gewoon netjes uit – dat oproepen tot een demonstratie mag, ook als privépersoon, maar dat je, als je het echt hebt over demonstreren op het spoor, natuurlijk echt in vaarwater komt waar je niet moet komen.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Met alle respect, ik vind de reactie van de Staatssecretaris wederom nogal soft. Je mag als privépersoon natuurlijk inderdaad allerlei oproepen doen. Dat is op zich prima, maar ik denk wel dat dat in conflict komt zodra je oproepen doet die haaks staan op datgene waar je voor staat. In dit geval is deze mevrouw voorzitter van de reizigersvereniging Rover. Dan kom je op voor, en werk je in het belang van, alle ov-reizigers. Als je dan vervolgens oproept om te demonstreren, waarbij datzelfde spoor ...
Volgens mij is dit op geen enkele wijze te verenigen. Het lijkt mij dat ook deze mevrouw, met alle respect, gefaald heeft in haar functie door privé het ene te willen en te doen, terwijl zij qua functie iets anders moet verdedigen en bepaalde belangen moet behartigen. Ik vind het dus, met alle respect, vrij soft. Ik hoop dat de Staatssecretaris wel bereid is om daar gewoon hard op in te zetten.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik denk dat ik vooral wil onderstrepen dat ik het een heel serieus gesprek vind. Het kennismakingsgesprek wordt natuurlijk een serieuzer gesprek. Kennismaken is ook serieus, maar dit wordt een serieuzer gesprek. Het is echter altijd goed om het verhaal over en weer te horen. Dat is in ieder geval de stand. Daar wil ik het op dit punt bij laten. Ik wil wel onderstrepen – dat heb ik zojuist ook gezegd – dat het natuurlijk een hele serieuze kwestie is als personen, zeker personen die op zo'n belangrijke plek zitten, oproepen tot demonstraties op het spoor terwijl je weet dat dat niet mag. Dat ga ik dus ook serieus bespreken. Misschien vindt u dat soft, maar ik vind dat wel de manier waarop we dat soort gesprekken zouden moeten voeren.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met uw betoog.

Staatssecretaris **Bertram**:
De heer Prickaertz had ook een vraag gesteld over de lijn Zwolle–Emmen en de overlastgevende asielzoekers. Vanuit mijn vorige functie weet ik daar uiteraard toch nog wel het nodige van. Ik vond toen al, en vind dat nog steeds: zwartrijden kan niet; dat moet echt aangepakt worden. Ik ben daar ook over in gesprek met de vervoerders, maar juist ook met het Ministerie van Asiel en Migratie en het COA. De Minister van AenM heeft uw Kamer toegezegd om te onderzoeken hoe die boetes die opgelegd zijn, vaker verhaald kunnen worden. Dat is best een ingewikkelde kwestie, maar ik vind wel dat u helemaal gelijk heeft: dit moet aangepakt worden. Of het nou makkelijk is of niet, dit is gewoon niet goed voor het hele systeem dat we hebben.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Volgens mij is dit mijn laatste interruptie. Dank aan de Staatssecretaris dat ze dit probleem serieus neemt, want het is een gigantisch probleem en het loopt natuurlijk al heel lang. Dat weet zij inderdaad als geen ander vanuit haar vorige functie. Volgens mij is er ook een motie aangenomen om overlastgevende asielzoekers die hun kaartje niet betalen en zwartrijden, permanent de toegang tot het openbaar vervoer te ontzeggen. Hoe staat de Staatssecretaris daarin? En is dat iets wat bij wijze van spreken op korte termijn ingevoerd zou kunnen worden?

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat was toevallig ook de vraag die voorlag. Ik kan tegen de heer Prickaertz zeggen dat vervoerders al de mogelijkheid hebben om een reisverbod op te leggen. Dat moet wel proportioneel zijn, want anders kan het natuurlijk niet. Je moet dus met regelmaat de regels overtreden. Het OM heeft een leidraad daarvoor. In die leidraad staat welk verbod je mag toepassen. Tot nu toe, zeg ik er eerlijk bij, wordt een permanent reisverbod nog steeds als niet-proportioneel gezien. Ik kom dan natuurlijk wel op het terrein van mijn collega van JenV, maar hoe dan ook is het waarschijnlijk ook voor de heer Prickaertz goed om te weten dat het OM ook al het een en ander kan opleggen.
Voorzitter. De heer De Hoop had een vraag gesteld over weerbaarheid en militaire mobiliteit. Dit komt ook in het afwegingskader terug, dus dan wil ik erbij stilstaan. Militaire mobiliteit is dus belangrijk, net als weerbaarheid. Dat kost geld, en uiteraard zijn we met Defensie daarover in gesprek. Volgens mij had de heer Goudzwaard daar ook een vraag over gesteld. Nee, het was de heer Van Duijvenvoorde. Excuus; ik doe mij best. De heer Van Duijvenvoorde had een vraag gesteld over de digitale uitval bij het spoor. In het rapport van Christophe van der Maat is dat punt ook benoemd als heel belangrijk. ProRail en de vervoerders zijn hier heel serieus mee bezig, dus ik denk dat het goed is om daar op enig moment op terug te komen, maar weet in ieder geval dat het onze aandacht heeft.

Ik nader het einde en heb nog een paar laatste vragen. De heer De Hoop had nog een vraag over het nachtwerk en of we dat zouden kunnen verminderen. Daar is ProRail ook druk mee bezig. Er wordt een implementatieplan opgesteld. Uiteraard hebben we hier ook het Ministerie van SZW bij nodig. Daar komen wij snel op terug.
Voorzitter. Mevrouw Boelsma had nog een vraag gesteld over de suïcidepreventie en het geld dat daarvoor is uitgetrokken. Ik weet dat dat heel belangrijk is. Ik weet ook dat het effectief is. We gaan in het najaar kijken of we dit structureel kunnen maken. Het is op zich weer een bedrag, maar als het werkt en we iets aan suïcide kunnen doen, dan vinden wij dat heel belangrijk.
Voorzitter. Tot slot had de heer De Hoop nog een vraag gesteld over de zogenaamde NABO's – alles wordt natuurlijk afgekort – de niet-actief beveiligde overwegen. We hebben inmiddels 95% aangepakt. Waarom duurt die laatste 5% lang? Dat is natuurlijk altijd het geval bij de laatste 5%. Bij een aantal situaties moet er zelfs onteigend worden, wat je niet overmorgen kunt doen. Aan de ene kant is dat een groot goed. Aan de andere kant is het eigenlijk ook lastig, omdat je het zo snel mogelijk wil doen. Een van mijn voorgangers heeft toegezegd dat we dat vrij snel zouden doen. Weet dat de laatste 5% echt ingewikkeld is en dat dit te maken heeft met ingewikkelde zaken als onteigeningen. Je hebt daar meerdere partijen bij nodig. Het is dus zeker niet zo dat we het gevoel hebben dat het niets uitmaakt.
Dan ben ik klaar met de beantwoording, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank aan de Staatssecretaris. We gaan naar de tweede termijn van de Kamer. Ik begin bij de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter, dank. Ik wil bij dezen een tweeminutendebat aanvragen.
Als oud-ICT'er en iemand met een hart voor spoor is ERTMS toch wel een van de meest interessante projecten om te kunnen volgen en om hier in deze Tweede Kamer aandacht voor te vragen. Ik gun de Staatssecretaris, ons als Kamer en de mensen in Nederland dat we daar grip op krijgen, dat we meer in kaart krijgen wat we nu precies aan het doen zijn met elkaar en wat uiteindelijk het resultaat gaat zijn. Ik denk dat niemand het met mij oneens is dat ERTMS een grote bijdrage gaat leveren aan het spoor. Het is nodig dat we die stap gaan zetten. Ik wens de Staatssecretaris daar alle succes en wijsheid bij. Dat geldt natuurlijk ook voor ons als Kamer.
Daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Heutink. Dan ga ik naar de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank u, voorzitter. Allereerst dank aan de Staatssecretaris voor haar toelichting. We kijken natuurlijk heel erg uit naar de voortgangsrapportage in het najaar en naar alle, misschien wel pijnlijke, besluiten die wij daarin moeten nemen.
Ik zou deze tweede termijn toch nog even willen gebruiken voor één korte vraag. Ik kom dan toch nog even terug op het verhaal van de voorzitter van Rover. De Staatssecretaris gaat met deze dame om tafel zitten. Ik hoop echt dat er een stukje normering en een stukje reflectie kan komen vanuit Rover. Ik zit toch een beetje met een ongemakkelijk gevoel. Stel je bent betalend lid van Rover. Nu wordt de voorzitter aangesproken op dit hele onwenselijke gedrag. Je kunt overal lezen dat zij zegt: we gaan sporen bezetten. Je wordt dan als lid aangesproken en weet: oké, iemand achter de schermen blijft dit met hand-en-spandiensten faciliteren, maar er zal nu geen retweet plaatsvinden. Ik kan me voorstellen dat je daar als

betalend lid toch wel een bepaalde mate van ongemak bij gaat voelen. Wat moeten wij daar nu mee?

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer Schutz voor zijn tweede termijn.

De heer **Schutz** (VVD):
Dank u. Toen ik naar deze vergadering kwam, voelde ik enig ongemak over dit dossier, waar we vandaag een goed gesprek over hebben gevoerd. Ik wens de Staatssecretaris ook veel succes met de uitdaging die het komend halfjaar voor haar ligt. Mijn ongemak is echter niet weg. Dat heeft niet alleen te maken met het kleine minidebatje over de Zeeuwse Lijn dat we in de interrupties met elkaar wisselden. Daar hebben we het al over gehad, dus daar kom ik nu niet meer op terug, maar later natuurlijk wel.
Ik wil het toch nog graag hebben over de factor tijd. De metafoor die u gebruikte – «we staan boven aan de trechter» – is beeldend, maar knelt na zeven jaar, omdat ik echt had gehoopt dat we al de trechter in waren. Ik hoor de Staatssecretaris terecht spreken over verkenningen en overleg met Duitsland en België en met Europa. We leven niet op een eiland; dat snap ik wel. Er schuilt echter wel het gevaar in dat dit weer van ons gaat weglopen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is om de factor tijd geen rem te laten zijn in de opdracht die zij voor zichzelf heeft gesteld, die we vandaag nadrukkelijk hebben bevestigd, om bij de volgende voortgangsrapportage met een analyse te komen. Er zullen vast nog exogene risico's openliggen. De factor tijd moet daarin geen rem zijn om een plan te hebben. How to get it done: dat is waar het om gaat. Daar wens ik u veel succes bij.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Schutz. Dan ga ik naar de heer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Voorzitter, dank. ERMTS is een ingewikkeld, groot en heel belangrijk project. Ik denk dat iedereen dat heeft gezegd. Ik ben het met de heer Schutz eens. Ik voelde dat ongemak namelijk ook toen ik naar dit debat ging. Je leest de voortgangsrapportage en denkt: volgens mij hebben we nog geen grip op dit project. Ik heb heel veel vertrouwen in de Staatssecretaris, maar het ongemak is niet helemaal weg. We kijken echter uit naar de volgende voortgangsrapportage. Volgens mij moet u flink aan de bak.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Leijen. Dan is het woord aan mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Ik kijk ook uit naar de voortgangsrapportage in het najaar. Volgens mij heeft de Staatssecretaris ook nog gevraagd of we dit ook nog eens fysiek, op locatie, willen bekijken. Ja, dat zou ik graag willen. Ik weet niet hoe de rest erover denkt, maar ik denk dat deze commissie laat zien dat ze echt heel veel gevoel bij het spoor heeft. Mijn collega's hebben heel veel goede vragen gesteld. Ik zou het dus graag in de praktijk willen zien.
Het tweede is dat ik ook uitkijk naar het debat van volgende week over de verhaalschade en het ondersteunen van de driehoek. Ik zal de collega die dit debat gaat doen ook even informeren over wat we hier vandaag besproken hebben. Voor het CDA is het van belang dat er haast gemaakt wordt, want de schade is groot en de veiligheid is in het geding. Daar hebben we het vandaag over.

Ik ben heel blij met de opmerking van de Staatssecretaris dat zij in het najaar nader gaat bezien of het geld voor de suïcidepreventie structureel te maken is. Ik denk dat dit project bewezen heeft effectief te zijn. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat we dit zo veel mogelijk willen voorkomen. Dank daarvoor. Wordt vervolgd.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik wil de oproep van mevrouw Boelsma over het werkbezoek even concretiseren. We hebben natuurlijk een procedurevergadering. Ik begrijp ook dat de Staatssecretaris een uitnodiging heeft gedaan. Ik ben even zoekende hoe we dat goed kunnen organiseren. Ik zou toch het idee willen opperen om in de procedurevergadering een voorstel te doen om richting het najaar, wanneer we de nieuwe voortgangsrapportage hebben, bijvoorbeeld een bezoek te brengen aan het Railcenter van ProRail. Ze hebben daar een prachtige opstelling van ERTMS, waarbij ze ook kunnen laten zien hoe ATB nu werkt. Ik ben daar al eens geweest. Het is fantastisch om te zien hoe het nu werkt. Ik denk dat we daar allemaal heel veel lering uit kunnen trekken. Dat zou dan richting het najaar zijn. We zouden dat misschien samen kunnen voorstellen in de procedurevergadering.

De **voorzitter**:
Ik zie hier allerlei initiatieven ontstaan. Mooi dat de commissie dit zo oppakt. Hier komt vast een vervolg op. Ik ga nog naar de heer Prickaertz voor zijn tweede termijn.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor alle antwoorden. Met alle respect, ik vond die niet heel erg concreet. Ik weet dat zij nog gesprekken gaat voeren met haar collega's, bijvoorbeeld met die van JenV. Ik wil de Staatssecretaris vragen of ze daarin mee wil nemen hoe het toch komt dat activisten van Extinction Rebellion wegen en treinsporen blokkeren, maar nooit vervolgd worden. Een mooi voorbeeld is dat de blokkeerfriezen destijds allemaal wel vervolgd zijn. Een aantal van hen heeft een strafblad en is gestraft. In dit geval, in Utrecht, zijn er 27 man opgepakt, die de volgende dag weer zijn vrijgelaten. Er is verder geen enkele sprake van vervolging. Ik zou de Staatssecretaris willen meegeven om dat eens goed te bespreken met haar collega van JenV. Er gebeurt op dat vlak namelijk gewoon veel te weinig.
Dan de leidraad van het OM. Een permanent reisverbod vindt men disproportioneel. Dan denk ik bij mezelf: maar wat is op een gegeven moment nog proportioneel? Je hoort ook van de spoorweginstanties dat het vaak dezelfde personen zijn. Zij komen heel vaak dezelfde zwartrijders tegen. Als die hun boete niet betalen en er ook geen enkele andere sanctie volgt, wat ga je op een gegeven moment dan nog doen om dat te voorkomen? Dat is dus ook een vraag van mij.
In mijn inleiding in de eerste termijn heb ik de Staatssecretaris ook gevraagd of zij een indicatie kan geven van alle kosten van de blokkade in Utrecht van afgelopen weekend. Heeft zij daar een overzicht van? Meneer Goudzwaard had het in zijn inleiding volgens mij over anderhalf ton tot twee ton. Hij zegt dat het varieert in die bandbreedte. Dat is het precies. Het is misschien wel interessant om dat eens te weten, omdat dit natuurlijk een van vele acties is. Daarmee krijgen we een beetje inzicht in wat zo'n actie de samenleving nou kost.
Verder heeft collega Heutink een tweeminutendebat aangevraagd toen ik even een sanitaire stop aan het maken was. Dat is mooi; anders had ik het gedaan. «Maakt u zich geen zorgen», hoor ik hem buiten de microfoon zeggen. Dat doe ik ook niet! Dat is goed; anders had ik het dus gedaan. Voorzitter. Dit was mijn tweede termijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er zijn nog een aantal vragen gesteld. Ik ben even benieuwd of de Staatssecretaris voor vijf minuten wil schorsen of meteen door kan. We gaan meteen door; dat is heel fijn. Het woord is aan u.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dank u wel, voorzitter. Ik dank uiteraard de heer Heutink als rapporteur en als lid van deze commissie voor zijn vragen over dit ingewikkelde, maar o zo belangrijke project. Hij heeft mij veel wijsheid toegewenst. Daar dank ik hem voor. Ik wens hem ook veel wijsheid toe als rapporteur, want wij zitten tot op zekere hoogte in hetzelfde schuitje, vermoed ik. Ik neem graag op mij om, zodra het daarvoor het geschikte moment is, even te kijken wanneer we in het najaar dat bezoek kunnen brengen aan Amersfoort of waar dan ook. Laten we even bezien wat dan het beste is. Ik denk dat dat veel inzichtelijker is dan alleen het debat erover voeren. Ik denk dat het goed is om dat van tevoren te doen. Fijn dat u op die uitnodiging wilt ingaan.
Dan had de heer Goudzwaard een vraag gesteld over het gesprek dat ik ga hebben. Ik denk dat ik het woord «normerend» wel van hem zou willen overnemen. Het is een gesprek over en weer. Je hebt een gesprek om te weten hoe iets komt. Ik vind het van belang om het daarin te hebben over wat we nu normaal vinden en wat niet. Dat gaat tenslotte over normeren, en dat is een van de onderwerpen die ik ga bespreken.
De heer Schutz zei: ik had ongemak en dat heb ik eerlijk gezegd nog steeds. Eerlijk gezegd vind ik dat niet gek, hoe lastig het ook is. Het is ook een van de meest ingewikkelde aanpakken. Ik denk dat juist het gevoel van ongemak ons hopelijk helpt om langzamerhand wel die trechter in te gaan. Ik denk dat dat beeld ons helpt omdat de trechter ingaan eerlijk gezegd ook niet per se altijd makkelijk zal zijn. Ik hoorde het de heer Heutink net al zeggen. Als je het bijvoorbeeld moet gaan hebben over het budget, dan weet je één ding: andere dingen kunnen dan misschien niet. Dat geldt natuurlijk ook voor u als commissie en voor mij als Staatssecretaris. Desalniettemin ben ik wel zeer van plan dat te doen. U heeft mijn toezegging voor Zeeland, en die kom ik ook na.
Dan denk ik dat de heer Van Leijen nog een keer wilde onderstrepen ... Misschien bedoelde hij een beetje: houd dat gevoel van ongemak vast, want we zijn er nog niet. Dat ben ik geheel en al met hem eens. Dat betekent inderdaad ook dat we met omliggende landen het gesprek moeten voeren. Soms is een besluit nemen beter dan het te laten lopen. Ik ben wel van plan om dat besluit samen met het ministerie te nemen en dat vervolgens met u te bespreken. Ik beschouw dit dus als een aanmoediging.
Mevrouw Boelsma gaf nog aan dat het debat van volgende week een heel belangrijk debat is. Wij zullen er uiteraard samen met de collega's van JenV en BZK alles aan doen om ervoor te zorgen dat we doen wat we kunnen doen om hier grip op te krijgen.
De heer Prickaertz wees mij erop dat ik nog niet was ingegaan op de kosten van de demonstratie. Excuus daarvoor. Ik zal zorgen dat het hier bekend wordt. Ik heb het nu niet paraat. Ik denk ook niet dat wij het zo even op de plank hebben liggen, maar we kunnen er navraag naar doen. Dan krijgt u het van ons te horen.
Voorzitter. Ik zal uiteraard de vragen die u eigenlijk ook richting AenM en JenV had over het vervolgen, zoals wanneer het proportioneel is en wat de rol van het OM daarbij is, doorgeleiden naar mijn collega.
Dan ben ik volgens mij door alle vragen heen.

De **voorzitter**:
Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vele vragen. Dan gaan we, zoals we dat altijd doen, door het lijstje toezeggingen. Allereerst is er een tweeminutendebat aangevraagd door het lid Heutink van de Groep Markuszower.

Dan kom ik bij de toezeggingen aan de Kamer uit de termijn van de rapporteur.
– In het najaar stuurt de Staatssecretaris een totale analyse in de 25ste voortgangsrapportage naar de Kamer, waarin staat hoe via een trechtermodel wordt toegewerkt naar de landelijke uitrol van ERTMS, inclusief de exogene factoren en een doorkijk naar het eindpunt. Daarin worden alle vragen uit de inbreng van de rapporteur beantwoord en uitgewerkt.
– De Staatssecretaris publiceert de adviezen van de Adviesraad ERTMS in een samenvatting en legt deze tevens vertrouwelijk ter inzage.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
De samenvatting is publiek, maar alle adviezen moeten natuurlijk wel vertrouwelijk en volledig naar ons toe.

De **voorzitter**:
Bedankt voor deze nuance. Dan de toezeggingen uit de eerste termijn van de Kamer.
– Er wordt in de Transportraad van 8 juni extra aandacht gevraagd voor wat de koers wordt inzake ERTMS en TEN-T, bezien vanuit Brussel.
– De Staatssecretaris geeft voor de zomer een terugkoppeling over het gesprek dat zij zal voeren met de Zeeuwse bestuurders. Dat is een toezegging aan de heer Schutz.
– In de volgende voortgangsrapportage wordt uiteengezet op welke trajecten er nog ATB ligt, wanneer dit moet worden vervangen en hoe dit zit op Europees niveau. Dat is een toezegging aan de heer Goudzwaard.
– De Kamer wordt in het debat volgende week geïnformeerd over de handleiding die komt vanuit JenV, BZK en IenW – dat is een hele serie aan afkortingen – ter ondersteuning van de driehoeken, zodat er direct opgetreden kan worden als een van die partijen merkt dat er iets op het spoor gebeurt wat niet kan en mag. In die handleiding wordt meegenomen dat en hoe demonstranten aansprakelijk kunnen worden gesteld en de schade persoonlijk op hen kan worden verhaald. Tevens wordt erin meegenomen hoe er preventief kan worden opgetreden tegen overlast op het spoor.
– De Kamer ontvangt voor de zomer een terugkoppeling van het gesprek met de voorzitter van Rover over onder andere de post op X met de oproep tot een demonstratie op het spoor. Mij wordt buiten de orde om ingefluisterd dat het een post op Bluesky was.
– De Staatssecretaris beziet in het najaar of het geld dat voor suïcidepreventie is uitgetrokken, structureel kan worden gemaakt.
– De kosten van de demonstratie van het weekend worden nog toegestuurd. Dat is een toezegging aan de heer Prickaertz.

De commissie is enthousiast over een werkbezoek. Er is aangegeven dat dat in een procedurevergadering van I&W verder wordt besproken, uitgelegd en in gang wordt gezet.
Dat is het totaal aan toezeggingen. Dan wil ik iedereen bedanken voor de inbreng. Ik wil de Staatssecretaris bedanken voor de beantwoording. Ik dank ook de mensen op de tribune en de kijkers thuis. Ik wens iedereen nog een hele mooie middag. Dank u wel.

Sluiting 12.42 uur.