

Vergaderjaar 2019–2020

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 892

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 april 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 4 maart 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 oktober 2019 inzake 42ste Voortgangsrapportage (VGR) HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 509);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 oktober 2019 inzake voortgangsrapportage PHS eerste helft 2019 (Kamerstuk 32 404, nr. 93);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 oktober 2019 inzake controlerapport ADR bij 42ste Voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 510);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 november 2019 inzake studie TEN-T-specificaties spoornetwerk (Kamerstuk 29 984, nr. 870);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2019 inzake wijziging concessie voor het hoofdrailnet (Kamerstuk 29 984, nr. 871);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 december 2019 inzake beantwoording vragen commissie over de voortgangsrapportage PHS eerste helft 2019 (Kamerstuk 32 404, nr. 95);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 oktober 2019 inzake voortgangsrapportage PHS eerste helft 2019 (Kamerstuk 32 404, nr. 93);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2019 inzake vervoerplan NS 2020 en beheerplan ProRail 2020–2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 884);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 december 2019 inzake veiligheid van het spoor (Kamerstuk 29 893, nr. 241);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 november 2019 inzake uitgangspuntennotitie European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 75);**

- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 oktober 2019 inzake elfde voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 74);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 februari 2020 inzake beantwoording resterende vragen commissie over de voortgangsrapportage PHS eerste helft 2019 (Kamerstuk 32 404, nr. 93) (Kamerstuk 32 404, nr. 96);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 februari 2020 inzake reactie op verzoek commissie over de wijze van uitvoering van het amendement van de leden Amhaouch en Van der Graaf over betere internetverbinding in de trein (Kamerstuk 35 300 A, nr. 9) (Kamerstuk 35 300 A, nr. 74);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 februari 2020 inzake marktconformiteitsonderzoek en doorontwikkeling Prestatiegericht Onderhoud (PGO) (Kamerstuk 29 984, nr. 885);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 februari 2020 inzake beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025 (Kamerstuk 29 893, nr. 242);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 februari 2020 inzake voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute (Kamerstuk 29 984, nr. 889);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 februari 2020 inzake uitvoering van de motie van de leden Amhaouch en Schonis over een sluitend plan op het gebied van de capaciteit op het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 875) (Kamerstuk 32 404, nr. 97);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 maart 2020 inzake voortgang situatie Waalhaven-Zuid (Kamerstuk 29 984, nr. 890).

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Schonis en Ziengs,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.01 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen! Ik open de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Deze commissie houdt vandaag een algemeen overleg – een discussie, een debat – en dat gaat over spoor, spoorveiligheid en ERTMS. Er is ook een rapporteur. De rapporteur is de heer Van Aalst van de PVV. Ik wil hem graag als eerste het woord geven voor het uitspreken van de bevindingen.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb begrepen dat de rapporteur vrije spreektijd had, dus... Het gaat dus alweer niet op vandaag.

Voorzitter. Op 5 februari heeft de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat ingestemd met de voorstellen die ik als rapporteur ERTMS over de informatievoorziening van het groot project ERTMS heb gedaan. Vandaag bespreken wij dit onderwerp tijdens dit algemeen overleg waarin deze voorstellen met de Minister zullen worden gedeeld. Voor we zover zijn, wil ik als rapporteur al degenen, met name de ambtelijke staf, bedanken die eraan hebben meegewerkt dat wij dit vandaag kunnen bespreken. Het betreft de elfde voortgangsrapportage ERTMS en de reactie op de geactualiseerde uitgangspuntennotitie. Het is een groot project. Ik denk dat ik ook namens mijn collega's spreek als ik zeg dat ik dankbaar ben voor hun inzet en kunde.

Voorzitter. Ik sta graag even stil bij het grote ERTMS-congres van 30 januari. Daar kwamen honderden experts en ondernemers uit de spoorsector bij elkaar om met elkaar in gesprek te gaan over de voortgang van het ERTMS. Het was goed om daar als rapporteur bij aanwezig te zijn en om zo de connectie te maken met de mannen en vrouwen die aan dit project werken. Zo werd daar ook duidelijk dat de sector de politiek – wij dus met elkaar – als een van de grootste gevaren voor het succesvol implementeren van ERTMS in Nederland ziet. Te veel onduidelijkheid en regeltjes of politieke besluitvorming die averechts werken zijn zaken die daarbij naar boven kwamen. Ik ben als rapporteur van mening dat het belangrijk is dat de Tweede Kamer daarvan op de hoogte is en naar zichzelf kijkt om te zien hoe het in de toekomst moet. Het is daarom belangrijk dat de informatievoorziening op peil is. In dat kader heeft de commissie de reactie van de Minister op de geactualiseerde uitgangspunten voor de informatievoorziening gezien. De commissie kan instemmen met de meeste voorstellen. Ik zal echter een aantal punten benoemen en de Minister daarop bevragen.

Voorzitter. De commissie wil graag dat bij de relevante ontwikkelingen binnen het programma ERTMS, zoals de scopewijzigingen en vertragingen, wordt toegelicht wat daarvan de gevolgen zijn voor de investeringen in het oude ATB-Vv voor de veiligheid, capaciteit en interoperabiliteit.

De commissie wil graag vasthouden aan het uitgangspunt dat de middelen van het project ERTMS herkenbaar in de begroting en de jaarverslagen te volgen zijn en integraal op één begrotingsartikel worden geboekt.

De commissie zou ook graag zien dat de Minister toelicht waarom de TEN-T-corridors van Antwerpen en Keulen een jaar zijn vertraagd ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage.

De commissie wil dat de Minister in de voortgangsrapportage overzichten opneemt van risico's die aan het eind van de verslagperiode nog actueel zijn en dat zij daarnaast ingaat op de risico's die in de verslagperiode speelden maar inmiddels zijn beheerst of zijn opgetreden.

De commissie zou graag zien dat de Minister in de overzichten van de topvrijrisico's in de voortgangsrapportage ook rapporteert over de kansen van het optreden daarvan, weergegeven in percentages, en bij het optreden van deze individuele risico's, over de impact daarvan in euro's, conform het risicodossier.

De commissie wil dat de Minister voortaan in de tabellen over het programmaproject de geraamde budgetten voor de komende jaren en de ontwikkeling hiervan ten opzichte van voorgaande voortgangsrapportages inzichtelijk maakt, zoals we dat bijvoorbeeld al eens eerder hebben gedaan bij het groot project Hoogwaterbeschermingsprogramma deel 2. Op dezelfde manier rapporteren. Op dezelfde manier als in het Hoogwaterbeschermingsprogramma zouden ook de tabellen over de verwachte kasreeks voor de komende jaren meegenomen kunnen worden, zodat dit inzicht geeft in de ontwikkeling ten opzichte van de voorgaande voortgangsrapportages.

De commissie wil dat de Minister in de voortgangsrapportage aan de hand van de indicatoren uit het monitoringskader rapporteert over de verwachte en gerealiseerde baten van het programma. De commissie vraagt in hoeverre hiervoor kan worden aangesloten bij de tertaalrapportages van de programmadirectie aan de stuurgroep.

Ik ben bijna aan het eind gekomen, voorzitter. De commissie wil dat de Minister in de voortgangsrapportage ook de volgende belangrijke indicatoren opneemt – ik vind die heel belangrijk – inclusief de huidige situatie als nulmeting en de beoogde situatie in 2030: het percentage en het aantal spoorkilometers met ERTMS, het percentage en het aantal grensoverschrijdende spoorverbindingen met ERTMS, de capaciteit en het percentage capaciteitsgroei spoorcorridors met ERTMS en de benutte gerealiseerde capaciteit spoorcorridors met ERTMS.

Dan als laatste, voorzitter. De commissie wil dat de Minister in de voortgangsrapportage standaard aandacht besteedt aan de gevolgen van actuele ontwikkelingen binnen het huidige programma ERTMS voor de landelijke uitrol tot 2050 en hierbij ingaat op de actuele inzichten in de kosten en de planning.

Voorzitter. Dat waren de punten namens de commissie. Het kan heel snel gaan, voorzitter. Als de Minister gewoon tekent bij het kruisje, dan zijn we zover!

De voorzitter:

Daarom vragen we nu de Minister om haar reactie op de bevindingen van de rapporteur.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de heer Van Aalst deze Minister wel kent en weet dat zij niet tekent bij het kruisje.

Het begon heel positief. De commissie is op hoofdlijnen positief. Dat wil ik in eerste instantie ook even omarmen. Ik sluit me ook zeker aan bij de woorden van de heer Van Aalst over het congres van 30 januari waarmee hij verwees naar en een compliment gaf aan al die mensen die hier gewoon dagelijks keihard aan werken. De heer Van Aalst zegt «we moeten als Kamer in de spiegel kijken en zorgen dat wij niet de hindermacht zijn», en dat geldt ook voor mij, voor ons, voor het ministerie. Die oproep neem ik mezelf ook ter harte. Wij moeten vooral met de praktijk blijven meedenken en niet vanuit onze eigen toren op de Rijnstraat dingen

bedenken die bij de uitvoering misschien tot problemen leiden. Die boodschap neem ik mij dus ook voor onze kant ter harte.

Ik zal niet meer een hele lange inleiding gaan houden over ERTMS en waar het allemaal goed voor is, want dat weet u allemaal. Wij zijn die stap aan het zetten juist om tot verbeteringen te komen. Het betekent echt wel wat verschil, van ATB naar ATB-Vv naar ERTMS, maar daar hoeft ik u allemaal niet aan te herinneren. Misschien zal ik maar gewoon even proberen om zo goed mogelijk te reageren op al die punten die de heer Van Aalst als rapporteur namens de commissie naderhand heeft genoemd.

Kan ik inzake de ontwikkelingen binnen ERTMS, zoals de scope en planning, rapporteren over de gevolgen voor de investeringen in ATB-Vv voor veiligheid, capaciteit en interoperabiliteit? Dat is een heel belangrijk onderwerp. Ik kan zelf niet genoeg benadrukken hoe belangrijk dat is. Ik kan de heer Van Aalst op dit punt geruststellen, want ik beschouw het inderdaad als onderdeel van een goede informatievoorziening aan uw Kamer om al die relevante ontwikkelingen en alle gevolgen zowel binnen als buiten het programma – ik interpreteer het even breed, want daar zit denk ik uw zorg – in beeld te brengen. Dus veiligheid, capaciteit en interoperabiliteit. Dat zijn nota bene ook de doelen van ERTMS. Dus onze insteek is om daar heel nauwgezet over te rapporteren.

Kunnen we alle middelen in één begrotingsartikel onderbrengen? Nou, we zullen in ieder geval herkenbaar over alle middelen voor ERTMS gaan rapporteren. Het uitgangspunt daarbij is dat de middelen voor ERTMS in de begroting zijn terug te vinden onder artikel 17. Daar zit één maar bij: dat kan niet gelden voor de onderhoudskosten. Dat weet de heer Van Aalst denk ik al wel. Want wij hebben ook met uw Kamer afgesproken dat we bij de begroting een systematiek hanteren waarbij alle kosten voor beheer, onderhoud en vervanging samen zijn ondergebracht in één artikel. Dat is dus de enige uitzondering, maar dat geldt ook voor alle andere projecten. Het beheer en onderhoud van ERTMS worden hier dus los van getrokken.

De heer Van Aalst heeft ook nog gevraagd naar de implementatie op de TEN-T-corridors Antwerpen en Keulen: hoe zit het nou met die vertraging? De vertraging waar hij op doelt, heeft betrekking op de uitvoeringstrajecten die in opdracht van respectievelijk de Belgische en de Duitse collega's worden gedaan. Het gaat dus eigenlijk ook om vertragingen die buiten de invloedssfeer van ERTMS zelf vallen, maar voor het overzicht zijn deze wel meegenomen in de voortgangsrapportage. In België heeft dit te maken met het nationale masterplan, dat is geactualiseerd. Daarmee is de ingebruikname opgeschoven van 2019 naar 2020. In Duitsland is in 2019 een plan gepresenteerd voor een volledige uitrol. Als onderdeel daarvan is ook de planning wat bijgesteld. Die komt voor de Rhine-Alpinecorridor nu uit op 2023.

De heer Van Aalst heeft ook nog gevraagd naar de actuele risico's: zijn die inmiddels beheerst en welke zijn opgetreden? Uiteraard zal ik de Kamer ook blijven informeren over actuele risico's. Ik merkte aan uw formulering dat de zin die wij in de rapportage hadden staan over beheerste en opgetreden risico's wat verwarrend is overgekomen. Laten we dat de volgende keer dus wat duidelijker opschrijven. Het is in ieder geval zo dat er permanent wordt gewerkt aan het beheersen van de risico's. Tegelijkertijd kunnen risico's natuurlijk altijd voor het eerst op de radar komen; er kunnen zich nieuwe risico's aandienen. Daardoor kunnen de top risico's – ik kom dadelijk nog op uw top vijf – natuurlijk per voortgangsrapportage verschillen, maar bedoeld is niet dat die risico's niet actueel zijn. Ik ga daar een verbeterslag op doen voor de volgende rapportage, zodat u alle risico's goed kunt blijven volgen.

Dan nog specifiek over de topvijfrisico's waar u naar vroeg. De programmadirectie heeft een uitgebreid risicodossier waarin dat zeer gedetailleerd is uitgesplitst. Dat gaat zover dat per risico een bepaalde persoon

verantwoordelijk is, met specifieke maatregelen enzovoorts. Dat is niet heel erg behulpzaam om inzicht te krijgen in het bredere plaatje. Omdat we het juist belangrijk vinden om uw Kamer goed inzicht te bieden, wordt een vertaalslag gemaakt door risico's te groeperen. Als ik dat allemaal bij elkaar zou optellen, dan krijgt u ook weer een tabel waar u niets aan hebt. Dus zoals we in rapportage 11 hebben aangekondigd, heeft de Programmadirectie ERTMS ook gewerkt aan een nieuwe structuur om die risico's te presenteren. Ik denk dat die structuur ook beter past bij de realisatiefase en de besturing van het programma. Nu krijgen we weer een hele lange bel, dus ik stop even.

De voorzitter:

We schorsen even kort vanwege de plenaire bel.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering en geef de Minister het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik had het net over de topvijfrisico's en hoe we de risico's het beste in beeld kunnen brengen, zodat de Kamer er ook goed inzicht in heeft wat er nou precies speelt. We hebben daar dus een nieuwe structuur voor opgezet. Die komt in de voortgangsrapportage 12, die in april naar uw Kamer komt. Dus ik hoop dat de nieuwe variant straks in voortgangsrapportage 12 aan deze verwachtingen voldoet. Anders weet ik zeker dat ik het van u ga horen als het niet aan de verwachtingen voldoet. Kunnen die rapportages ook inzicht geven in de budgetten en de reeksen voor de komende jaren? Als Minister die ook verantwoordelijk is voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma vind ik het eigenlijk wel mooi dat u vraagt of ik dat niet op dezelfde manier kan doen. Dus het zal u niet verbazen dat ik dat graag toezeg.

Kunt u aan de hand van de indicatoren uit het monitoringskader rapporteren over de te verwachten baten van ERTMS? Uiteraard ga ik ook aan uw Kamer rapporteren over de verwachte baten. Daar zullen we dan ook graag de informatie van de programmadirectie zelf bij betrekken, aan de hand van het monitoringskader. Daar kan ik dus ook bevestigend op antwoorden.

Dan is nog de vraag gesteld of de indicatoren ten aanzien van de capaciteit kunnen worden opgenomen in de voortgangsrapportages. De indicatoren over de hoeveelheid spoor- en grensovergangen die uitgerust zijn met ERTMS zijn vrij eenvoudig toe te voegen aan de rapportages. Dat zullen we ook graag doen.

Met de indicatoren over de daadwerkelijke capaciteitsbaten is het wel een stuk complexer, omdat capaciteit natuurlijk niet alleen van ERTMS afhangt. Bijvoorbeeld in de situatie dat het qua ERTMS technisch gezien zou kunnen dat er meer treinen rijden, maar dat dat om andere redenen, bijvoorbeeld overwegveiligheid of wat dan ook, toch niet kan, wordt het complexer. Dus we gaan ons best doen om u daar een zo goed mogelijk inzicht in te bieden. Maar daar moeten we echt even over nadenken, dus ik kan u niet beloven dat we dat in die rapportage in april al voor elkaar hebben. Daar hebben we even wat meer tijd voor nodig, maar ik begrijp de bedoeling en we gaan kijken hoe we dat kunnen oplossen.

Volgens mij ben ik er dan bijna doorheen. Kunnen wij in de voortgangsrapportage ook aandacht besteden aan de gevolgen van ontwikkelingen binnen het programma op de landelijke uitrol? En kunnen we ook wat meer inzicht geven in de kosten en de planning daarvan? Met het programma ERTMS leggen we natuurlijk de basis voor die verdere landelijke uitrol. Het is ook daarom heel belangrijk om goed inzicht te hebben in de effecten van de ontwikkelingen binnen het programma. Ik

zal ook graag dat aspect meenemen in de voortgangsrapportages, zodat we per voortgangsrapportage actuele inzichten in kosten en planning mee kunnen nemen. Van de landelijke uitrol daarna kan ik dat nu natuurlijk nog niet toezeggen, maar we houden de ontwikkelingen goed in de gaten. Laten we met de 2,4 miljard die we met elkaar nu op een goede manier weggezet moeten krijgen ervaring opdoen en gaandeweg ook kijken wat dat betekent voor mogelijke vervolgstappen. Ik wil bij de basisrapportage best een voorstel doen over hoe we daar in de toekomst mee om zouden kunnen gaan. Ook daar is de vraag makkelijk gesteld, maar wat lastiger te beantwoorden. Dus ik vraag er wel een klein beetje tijd voor om daar nog even op te mogen studeren. Maar ook daar is de bedoeling helder. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Is het zo afdoende beantwoord of zijn er misschien nog vragen? De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Dank aan de Minister voor de antwoorden, veelal instemmende antwoorden om de dingen te leveren zoals wij ze graag zien als commissie. De discussie onderhoudt gaan we vast nog een keer terugzien. Volgens de commissie kan dit wel, doen we het voor andere projecten ook en zou het best integraal in het begrotingsartikel meegenomen kunnen worden, want naderhand wordt eigenlijk pas die boeking gedaan. Dat is nog een mooie discussie voor de toekomst.

Ik tel op dit moment mijn knopen. Ik denk dat we het als commissie goed gedaan hebben. De Minister gaat ons goed voorzien van informatie. We kunnen dit op de voet volgen. Dank daarvoor.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat lijkt mij een hele constructieve basis om samen op verder te werken. Dus ik dank ook de rapporteur en alle mensen daarachter voor de inhoudelijke opstelling. Heel fijn!

De voorzitter:

Dan gaan we door met het AO. Ik geef ieder lid de gelegenheid om in principe vier minuten te spreken. Spreekt u vijf minuten, dan ga ik u iets korter houden met de interrupties. Dat hebben we net al gedeeld, daar heeft u akkoord op gegeven. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Even schakelen, nu mag ik weer naar mijn andere rol, als PVV'er. We gaan het zien.

Wat krijgt onze spoorgoederensector toch weer een enorme bak ellende over zich uitgestort. De PVV ergert zich hier al jaren aan, maar het lijkt alleen maar erger te worden. Zo lopen goederentreinen op de Maasvlakte vanaf 28 februari al grote vertraging op vanwege sectiestoringen, hebben we strandingen bij de Sophiatunnel, was er lange tijd een defecte bovenleiding tussen Botlek en de Maasvlakte, is er gedoe over aansluitwissels op de Kijfhoek en is er zand, zand, zand en nog eens zand op de spoorlijn op de Maasvlakte.

Voorzitter. Hoe kunnen we als politiek nou met goed fatsoen het begrip «modal shift» in de mond nemen als onze logistieke ondernemers op het spoor in deze puinhoop hun werk moeten doen? Het is toch te zot voor woorden dat deze ondernemers gewoon opdrachten mislopen omdat ProRail een potje maakt van de busvoorzieningen op de Waalhaven? Hoeveel proeven moeten er nog mislukken? Hoeveel leidingen moeten er nog lek gaan? Wat moet er nu gebeuren voordat onze spoorhelden weer gewoon kunnen rangeren?

Het gaat er bij de PVV dan ook niet in dat vervoerders nog steeds niet zijn gecompenseerd voor zulke schade door ProRail. Terwijl ze onze ondernemers lekker laten bungelen, zijn de kilometerheffing en de parkeergelden in de Rotterdamse haven en op de Betuweroute flink verhoogd in december. Dan heb je wel lef, zeg!

De PVV heeft het ook al eerder aangekondigd. Je gaat niet de tarieven verhogen als je je zaken niet op orde hebt. De PVV wil dan ook van deze Minister weten of zij nog een keertje gaat ingrijpen of dat ze hoopt dat alle problemen worden opgelost met de transitie van ProRail naar een zbo. Maar wie wordt er in die tussentijd verantwoordelijk gesteld voor deze wanprestatie? En wie zorgt ervoor dat bij ProRail nu de juiste mensen aan de knoppen zitten? Is de Minister bereid om ProRail te zeggen dat ze de hardwerkende goederenvervoerders op het spoor een aanzienlijke aftrek geeft in verband met die verstoringen van die hoofdspoorweginfrastructuur, zoals bedoeld in artikel 35, eerste lid? Is zij ook bereid om de schade die deze ondernemers oplopen dankzij dit wanbeleid te gaan compenseren? Graag een reactie van de Minister.

Het tweede deel van mijn inbreng gaat over het ERTMS. Eén zorg houdt de PVV in elk geval al ernstig bezig: het dreigende gevaar van het tekort aan locomotieven. De PVV krijgt namelijk sterke signalen uit de sector dat het bakken met geld kost om een locomotief om te schakelen naar ERTMS, terwijl de ondernemer daar überhaupt geen extra omzet mee gaat krijgen. Zoals het er nu voorstaat, kunnen ondernemers ook nog maar net de aan- en uitschakelaar financieren, maar dan houdt het ook wel een beetje op.

Kan de Minister daarom duidelijkheid geven hoe het nu staat met ERTMS op die goederenlocomotieven? Hoeveel van die locomotieven zijn er nu al uitgerust met ERTMS? Als dat er veel te weinig zijn, is de Minister dan bereid om zorg te dragen dat er wél voldoende locomotieven komen? Of laat zij de ondernemers daar gewoon voor opdraaien? Gaat deze Minister zelf veel treintjes op de rails zetten, of valt dat weer onder het ondernemersrisico? Dat zou namelijk een enorme kostenverhoging betekenen, en het gaat al niet zo lekker tussen de overheid en deze sector. Wellicht is het daarom een idee om het rangeren onder ERTMS te schrappen. Graag een reactie op dit idee.

Ook maakt de PVV zich zorgen over het aantal storingen met ERTMS. Recentelijk zijn wij namelijk met de jongens uit de sector op de locomotief gestapt om een stukje te gaan rangeren. Toen werd ons pijnlijk duidelijk dat als er problemen met de locomotief waren, een storing bij ERTMS daar vaak aan ten grondslag lag. Kan de Minister toelichten hoe dit kan? Dit lijkt ons namelijk geen goede zaak, vooral met het uitzicht op ERTMS in de toekomst.

Dan de link tussen ERTMS en de EU. Toen de PVV te gast was op het ERTMS-congres, sprak daar een ongekozen eurocrat, die zich met dit project ging bemoeien. De PVV is heel duidelijk: wij willen geen extra bemoeienis in dit project vanuit Brussel. Als we besluiten dit te gaan doen, zoals we dat nu met elkaar hebben gedaan, moet het een Nederlandse beslissing zijn. Het kan dus niet zo zijn dat we zo meteen weer met allerlei extra versies, add-ons of kosten te maken krijgen waar helemaal niemand op zit te wachten. Kan de Minister dit borgen?

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik ga eerst de rapporteur bedanken en daarna de Minister vanwege de beantwoording van de vragen van de commissie. We gaan nog lange tijd met elkaar over ERTMS spreken.

Uit de brief die de Kamer de afgelopen vrijdag heeft gekregen, kunnen we concluderen dat de NS nog altijd een topprestatie levert: meer reizigers,

stijgende tevredenheid en minder storingen. Dat verdient lof en is het bewijs dat marktwerking niet nodig is om goede prestaties nog beter te maken. Toch kiest het kabinet ervoor om de NS op een aantal punten kritischer te beoordelen, bijvoorbeeld als het gaat om het aantal te volle treinen of het faciliteren van de reizigersgroei. Dat werpt natuurlijk de vraag op wanneer dit kabinet zelf extra gaat investeren in het spoor om juist deze punten te faciliteren. De NS kan dit niet alleen. Ook de Minister moet boter bij de vis gaan leveren om meer mensen in de trein te krijgen. Graag een reactie.

In het kader van die nodige investeringen noem ik bijvoorbeeld de Lelylijn of de spoorverbinding Utrecht-Breda. Nut en noodzaak zijn voor de SP duidelijk. Maar op beide trajecten gaat dit kabinet voorlopig niet verder dan een buslijn. Maar ik herhaal wat de heer Amhaouch daarover zei: een bus is geen trein. De Lelylijn heeft niet alleen voordelen voor het binnenlands spoortransport maar ook voor woningbouw en werk. We kunnen de verbinding na Groningen doortrekken naar Hamburg en verder naar Denemarken omhoog. Dat sluit toch naadloos aan bij de ambitie van zowel de Kamer als het kabinet om meer in te zetten op internationale treinverbindingen?

Maar niet alleen daar liggen kansen. Die kansen zijn er ook voor de verbinding Heerlen-Aken. Het zorgt ervoor dat werknemers in de grensregio meer opties krijgen. Omdat Aken ook een internationaal spoorknooppunt is, geef je mensen ook nog eens een alternatief voor het vliegtuig. Zo sta je vanaf Aken in goed vier uur in Londen, zoals dat ook het geval is vanuit Amsterdam. De Kamer heeft al uitgesproken dat deze intercityverbinding in de nieuwe concessie voor 2025 gerealiseerd moet worden, maar de Minister kent de SP: ik wil toch een stapje verdergaan. Ik wil graag dat deze Minister met de NS in gesprek gaat om te onderzoeken of de intercityverbinding nog binnen de huidige concessie kan worden gerealiseerd, al is het één of twee keer per dag. Is de Minister bereid dit te doen?

Ik kom terug op de Eurostar. In de brief van 22 januari lezen we dat er aan Britse zijde vertraging optreedt bij het in werking laten treden van het verdrag. De Staatssecretaris van Justitie verzekerde ons in een eerder debat dat de directe trein vanuit Nederland dit voorjaar zou gaan rijden. Kan de Minister dit bevestigen? Dit wil de Kamer al heel lang, dus graag een reactie.

Dan treinen die door rood rijden, de STS-passages. Dit aantal stijgt, en volgens mij is dat niet de bedoeling. Het kan grote gevolgen hebben voor de veiligheid op het spoor. Maar het aanpakken van dit probleem is wat mij betreft geen prioriteit op dit moment. Eerst werd per vervoerder uitgesplitst hoe vaak zij door rood rijden. Maar dat gebeurt nu niet meer, terwijl we kunnen constateren dat het aantal gevallen bij de NS minder wordt en bij concessieovernames en een aantal spoorgoederenvervoerders stijgt. Kan deze informatie weer uitgesplitst per vervoerder naar de Kamer komen? Om dit te voorkomen heb ik eerder samen met GroenLinks ervoor gepleit het ORBIT-systeem voor alle vervoerders verplicht te stellen. De NS heeft het al in heel veel treinen. ORBIT geeft een signaal als machinisten te snel op een rood sein afrijden en is bewezen succesvol. Staatssecretaris van Veldhoven wilde er destijds niet aan, maar de situatie toont wat ons betreft aan dat het echt nodig is. Vindt deze Minister ook dat veiligheid op één moet staan en gaat zij hier werk van maken?

Dan de spoorgoederen. Omdat de capaciteitsbenutting op de Betuweroute nog altijd achterblijft, blijven goederentreinen...

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik had nog een vraag over de STS-passages. De heer Laçin vraagt aan de Minister of we dit niet per bedrijf kunnen uitsplitsen. Mijn vraag is eigenlijk heel kort: wat is de meerwaarde om dit per bedrijf te willen doen? We willen allemaal geen STS-passages, maar wat heeft het voor zin om dat per bedrijf te weten? Wilt u bedrijven daarop afrekenen?

De heer **Laçin** (SP):

Het gaat mij niet om het afrekenen van bedrijven. Wel wil ik graag een overzicht hebben van waar en wanneer het passeren van een rood sein vaak gebeurt. We hebben eerder, in een debat van anderhalf, twee jaar geleden, kunnen concluderen dat dat heel vaak vlak na concessieovernames en overgangen naar nieuwe vervoerders gebeurt. We hebben een aantal opties neergelegd om dat te verbeteren, waaronder het ORBIT-systeem, maar ook middels opleidingen. Ik zie dat daar niks mee gebeurt. In de tussentijd is de informatie richting de Kamer troebeler geworden. En dat wil ik graag weer rechtzetten.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb hierbij nog een tweede vraag. Ik heb me laten vertellen dat bij ERTMS het systeem pas ingrijpt na het sein. Dus dat betekent dat we in de toekomst alleen maar meer STS-passages gaan krijgen. Wat vindt de heer Laçin daarvan?

De heer **Laçin** (SP):

Dat lijkt mij absoluut niet de bedoeling. Ik kan ook niet een-twee-drie zeggen of dit helemaal klopt; die informatie heb ik niet. Maar de informatie die ik wel heb over ERTMS is dat dit er juist voor zorgt dat treinen dichter op elkaar kunnen rijden, dat signalen sneller worden afgegeven en dat daarmee de capaciteit op het spoor groter wordt. Daar ben ik groot voorstander van. Maar op de bevinding van de heer Van Aalst kan ik niet een-twee-drie reageren, want die informatie heb ik niet.

Ik was bij de spoorgoederen. Omdat de benutting van de Betuweroute achterblijft, blijven goederentreinen nog door woonkernen rijden. Dat zorgt vooral 's nachts voor veel overlast. Wij krijgen hier redelijk veel meldingen over. Enerzijds willen we minder vrachtwagens op de weg en anderzijds willen we ook dat mensen hun nachtrust goed kunnen benutten. De Minister heeft net ook een brief gekregen van verschillende partijen die op dit vlak samenwerken. Kan zij daarop reageren? Wat gaat de Minister doen om de geluidsoverlast voor omwonenden te verminderen? Hoe kan zij ervoor zorgen dat de piekmomenten zich niet concentreren in de nacht, maar beter worden verspreid over de hele dag? Voorzitter. Nog twee korte punten. Om meer scholieren de trein in te krijgen heeft de NS twee nieuwe abonnementen geïntroduceerd, die reizen voor scholieren goedkoper maken. Dat vinden wij een goed initiatief, want jong geleerd is oud gedaan. Maar de NS heeft ook besloten om de voordeelurenkaart vanaf 1 januari 2021 te schrappen. Dat raakt 700.000 mensen die deze kaart al heel lang hebben. Een deel daarvan overweegt nu juist uit de trein te stappen en weer de auto te nemen. Dat lijkt ons een ongewenste ontwikkeling. Deze mensen maken al jaren gebruik van de trein en willen dat ook blijven doen. Daarom wil ik aan deze Minister vragen wat zij van deze ontwikkeling vindt en of zij met de NS in gesprek kan gaan over het behoud daarvan.

Dan nog een laatste, zeer actuele punt, voorzitter.

De **voorzitter**:

Echt in één zin dan, want u gaat al over de vijf minuten heen.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, dat gaat over het coronavirus. Veel reizigers reizen internationaal en via Schiphol. Wat doen NS en regionale vervoerders om hun werknemers

hiertegen te beschermen? Voeren zij hierop beleid? Kan de Minister daarop reageren?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. De heer Amhaouch, CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dank, voorzitter. Het is het CDA een doorn in het oog dat ondanks meerdere aangenomen CDA-moties het enkelvoudig in- en uitchecken nog steeds niet geregeld is. Als een reiziger zich van A naar B wil verplaatsen, dan moet het vervoermiddel niet uitmaken. De kosten zouden niet opwegen tegen de baten. Het is niet voor niets dat het CDA daarom heeft gevraagd om voor het nieuwe systeem van ov-betalen een oplossing voor enkelvoudig in- en uitchecken uit te werken dat breder is dan alleen een landelijke uitrol van een app met locatiebepaling. Maar ook deze duidelijke oproep van de gehele Kamer lijkt aan dovemansoren gericht. Onze signalen zijn dat nog steeds alleen wordt gewerkt aan een app met locatiebepaling. Klopt dit? Wanneer gaat de Minister nou eens luisteren naar de Kamer door de motie uit te voeren en pakt ze de regie richting de vervoerders?

Daarnaast vragen we om oplossingen voor het ver vooruit kunnen boeken van internationale treinen zoals dat ook bij vliegtuigen kan. Als je op NS Internationaal kijkt, kun je alleen maar boeken tot 3 juli. Dat maakt het niet echt tot een alternatief. Ticketing is sowieso een serieus dingetje als je over de grens wilt reizen.

Voorzitter. Dan kom ik bij de regio. Het CDA vindt het positief dat de NS de reistijden tussen het noorden en de Randstad verkort. Het CDA is verder blij dat er een haalbaarheidsonderzoek komt naar een ov-ontsluiting via de Lelylijn. Het CDA vindt het positief dat het draagvlak in verschillende provincies toeneemt en dat samen wordt opgetrokken. Tijdens het notaoverleg MIRT is de motie-Amhaouch c.s. aangenomen om in het haalbaarheidsonderzoek de oplossing van een spoorlijn mee te nemen, indien de betrokken provincies bereid zijn dit via cofinanciering te ondersteunen. Hoe staat het hiermee en wanneer komt het haalbaarheidsonderzoek naar de Kamer? En hoe staat het met het haalbaarheidsonderzoek naar het realiseren van de Nedersaksenlijn? Ook krijgen we graag een update over het verbeteren van de spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen. Dat is belangrijk voor Zeeland.

Voorzitter. De Bundestag heeft begin dit jaar gesproken over de versneling van een aantal verkeersprojecten, waaronder de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken, net over de grens bij Venlo. Dit is belangrijk in verband met een goede corridor, de Brabantroute en naar de toekomst toe de IC Eindhoven-Düsseldorf. Kan de Minister deze urgentie nogmaals onder de aandacht brengen bij onze oosterburen en inzicht krijgen in de realisatieplannen?

Voorzitter. Het CDA merkt echt nog te weinig voortgang bij het realiseren van grensoverschrijdende spoorverbindingen naar België en Duitsland, terwijl zeven van onze twaalf provincies grenzen aan deze landen. Steeds is er grote steun in de Kamer, maar toch loopt het vaak vast, bijvoorbeeld omdat er geen treinen zijn die over de grens kunnen rijden. Neem de intercitty van Amsterdam via Heerlen naar Aken, een regio met bijna een half miljoen inwoners. CDA en SP pleiten daar al langer voor. Als de grens tussen Nederland en Duitsland 18 km naar links had gelegen, hadden we hier geen discussie over gehad. Praktisch de hele Kamer steunde de motie om in de periode na de huidige concessie een intercitty Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Heerlen-Aken te laten rijden, maar in een brief van de burgemeester en wethouders van Sittard-Geleen staat dat de NS tot 2028 geen treinen ter beschikking heeft en pas in 2031 wil overwegen of een IC rendabel kan zijn. Klopt dit? Ik ga ervan uit dat de Minister dit kan

ontkennen. Heeft de Minister de regie in handen? Zijn alle betrokken partijen aan boord? De tijd van «ja, maar» is onzes inziens voorbij. We willen tijdig klaar zijn voor de nieuwe concessie in 2025. En onze ambitie houdt hier niet op. Alle grensprovincies moeten goed aangesloten worden op HSL-verbindingen in Nederland of net over de grens, zodat internationaal treinvervoer een serieuze optie wordt voor alle Nederlanders als alternatief voor het vliegtuig.

Voorzitter. Verder is het CDA benieuwd hoe het staat met het gelijkwaardige onderzoek naar de verschillende routevarianten Amsterdam-Berlijn, zoals de huidige route via Hengelo en de route via Arnhem. We wachten al ruim een jaar op het gelijkwaardige onderzoek. Wat is er aan de hand, vraag ik via de voorzitter aan de Minister. Hoe staat het met de quickscan van nieuwe vormen van snelle treinen, bijvoorbeeld de magneetweeftrein, naast het bestaande spoor, naar belangrijke internationale knooppunten in onze buurlanden? Het CDA ziet dit op termijn als een zeer serieuze optie naast het huidige 150 jaar oude spoor, waar zowel regionaal vervoer, IC's, goederenvervoer en internationaal vervoer overheen moeten.

Dan een belangrijke wens van het CDA: wanneer komt eindelijk die internationale spoortop met Duitsland en België? We hebben daar nu al herhaaldelijk om gevraagd in verschillende AO's, maar die komt er maar niet. Wij zeggen: als er geen commitment is van de drie landen, dan zullen wij onze doelen niet halen.

Voorzitter. Tot slot nog een aantal korte opmerkingen. Op uitnodiging van RONA bracht ik een bezoek aan Velp en de Parallelweg. Ik wil de Minister vragen hoe het nu kan dat aan de ene kant van het spoor huizen geïsoleerd zijn in de periode 2006–2010, terwijl aan de andere kant mensen al meer dan tien jaar wachten. Als we het over hinder aan het spoor hebben, is dit toch onbestaanbaar?

In 2018 waren er veertien dodelijke ongevallen op overwegen, ten opzichte van zes dodelijke ongevallen in 2017, een stijging van maar liefst 130%. Hoe gaat de Minister ernaar streven dat dit naar nul gaat, in lijn met de beleidsreactie op het OVV-rapport rondom overwegen?

De voorzitter:

En dan uw slotzin.

De heer Amhaouch (CDA):

Mijn slotzin betreft het enthousiasme. Ik wil positief afronden. Het is goed om te horen dat het enthousiasme groot is om aan de slag te gaan met de invulling van het amendement voor een betere internetverbinding in de trein. Er zijn meerdere ideeën. Wanneer verwacht de Minister dat bekend is welke projecten of pilots worden uitgevoerd?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Het woord is aan de heer Ziengs, VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. We hebben hier natuurlijk eigenlijk een beetje te maken met een gast aan tafel, met deze Minister. Ik mag namelijk verwachten dat er straks weer een andere Minister zit. Ik begin daar specifiek mee, omdat het hele pak papier dat we weer toegestuurd hebben gekregen, het toch doet lijken alsof er heel veel aan de hand is en er heel veel gebeurt, maar ondertussen worden er toch heel veel dingen iedere keer op de lange termijn geschoven. Dat ademt zo'n beetje elk stuk dat ik lees. Dat kan ik deze Minister nog niet helemaal aanrekenen. Dat zou ik namelijk niet terecht vinden, dus ik hoop daar in een volgend debat nog eens wat stevigere opmerkingen over te kunnen maken.

Laat ik beginnen met ERTMS. De rapporteur heeft daarover, in ieder geval namens de commissie, meerdere punten gemaakt. Het zal helder zijn dat wij als VVD ook zeer scherp zijn in overschrijdingen op deze begroting. Dan de goederenlocomotieven. Daarvan maakte de heer Van Aalst in een later stadium, toen hij geen rapporteur meer was, een stevig punt. Daar sluit ik mij bij aan. Het zijn veel kosten voor deze beroepsgroep. Daarbij zien we toch ook dat ze een belangrijke taak hebben. Toch worden ze geconfronteerd met kosten waarvoor ze vooralsnog niet direct mogelijkheden zien. Wellicht kan de Minister daar iets over zeggen.

Dan de HSL. We hebben daarover kunnen lezen dat voor de spannings-sluizen die destijds aangepakt zouden worden, het geld in ieder geval geparkeerd is. Het zou namelijk niet nodig zijn in verband met de nieuwe generatie intercity's. In de stukken las ik dat er in het laatste kwartaal van 2019 in ieder geval wat testen zijn gedaan om te kijken of die nieuwe generatie intercity's de oplossing zouden blijken, om te voorkomen dat we investeringen moeten doen in die spannings-sluizen. Ik wil graag van de Minister weten of dat inderdaad klopt. Zijn die testen goed uitgevallen? En zijn er daardoor geen investeringen meer te verwachten in die spannings-sluizen?

Dan over de PAS. We lezen dat bepaalde projecten zijn beïnvloed door de problematiek rondom de PAS en de pfas. Aan de Minister vraag ik dan: wat is de beoogde aanpak van de Minister om in ieder geval te voorkomen dat daar nog meer vertraging ontstaat?

Dan het puntje overlast. Het is hier door meerdere partijen al ingebracht. Ooit ben ik ook, op uitnodiging van RONA, in dat gebied geweest om te kijken wat daar plaatsvond, maar op veel meer plekken kunnen we veronderstellen dat het spoor dat ooit aangelegd is om een boemeltreintje te laten passeren, nu natuurlijk heel intensief wordt ingezet voor allerlei vormen van treinen: zwaardere treinen, langere treinen et cetera. We moeten toch zien dat we de mens centraal zetten en het geluid laten horen dat we ons zorgen maken over de overlast door geluid en trillingen. In een vorig debat heb ik ook al aangegeven dat er misschien meer aandacht moet zijn voor innovaties. We hebben de smeerpotten genoemd. We hebben de vierkante wielen genoemd. We hebben het erover gehad dat je in ieder geval moet kunnen zien dat er ergens een piekbelasting ontstaat. Hoe staat het daarmee?

Verder vraag ik ook naar traject Dordrecht-Oudenbosch-Rosendaal...

De voorzitter:

... maar voordat u dat gaat doen, is er op het vorige punt een interruptie van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit is meteen een mogelijkheid om aandacht te besteden aan dit punt, omdat dit niet helemaal in mijn spreektijd paste. Ik hoor namelijk echt een pleidooi voor het goed omgaan met geluid en met overlast voor omwonenden. Moeten we dan niet heel serieus de WHO-advieswaarden met betrekking tot geluid als streefwaarden nemen, net zoals we doen bij luchtkwaliteit?

De heer Ziengs (VVD):

Mevrouw Kröger weet goed hoe wij daarin zitten. Als je daarnaar streeft, is dat prima, maar als het gaat om luchtkwaliteit, dan zul je dat op Europees niveau moeten doen. Dat heb ik al vaker gezegd. Het gaat dan ook om waarden die je met elkaar afsprekt. Dat doe je in Europees verband. En als je daar een kop op zet, maak je het heel erg lastig, ook als het gaat om internationaal spoorvervoer.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voor de luchtkwaliteit heeft dit kabinet heel duidelijk uitgesproken hoe het de WHO-waarden interpreteert: dat is heel duidelijk datgene waar we naartoe bewegen. Dit kabinet zet daar ook stappen in. Met geluid is het nu de vraag of we datzelfde gaan doen. Ik hoop dat de VVD daar net zo positief in staat.

De heer **Ziengs** (VVD):

Volgens mij was ik daar helder over: als je het doet, moet je het met elkaar in Europees verband doen. Je hebt namelijk ook te maken met internationaal treinverkeer. Het is dus prima om te proberen dezelfde normen met elkaar af te spreken, maar ga niet het braafste jongetje van de klas zijn.

De **voorzitter**:

De heer Ziengs vervolgt zijn betoog.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik was gebleven bij de trein tussen Dordrecht-Oudenbosch-Rosendaal. Is de Minister van plan om voor het jaar 2022 te onderzoeken of daar risicoplafonds worden overschreden? Zou de Minister in dit onderzoek het genoemde tracé kunnen meenemen? Is het mogelijk de Kamer hierover voor het zomerreces te informeren?

Dan het puntje Coevorden-Bad Bentheim. Er ligt een spoorlijn tussen Coevorden en Bad Bentheim. Die wordt als goederenspoor gebruikt. In het verlengde, richting Neuenhaus, wordt die inmiddels ook gebruikt voor personenvervoer. Wellicht kan de Minister gaan kijken of zij de samenwerking tussen Bentheimer Eisenbahn, ProRail en ILT kan bevorderen. Kan ze bevorderen dat het personenvervoer Emmen-Rheine een plek krijgt op de TEN-T-agenda?

In een eerdere motie hebben wij steun uitgesproken voor onderzoek naar de Nedersaksenlijn. Wellicht kan de Minister bevorderen dat deze lijn wordt opgenomen in het openbaarvervoertoeekomstbeeld 2040.

Dan vraag ik verder nog even naar de vragen die destijds gesteld zijn door collega Kröger en mij als het gaat om de Eurostar. Bij mijn weten hebben we daar nog geen antwoorden op gehad. Het zou fijn zijn om daar wat duidelijkheid over te krijgen. Er werd net door de collega van de SP volgens mij al een opmerking gemaakt over de stand van zaken.

Dan kom ik op het laatste puntje, de rechtstreekse verbinding Den Haag-Brussel. Ik begrijp dat er in de concessieaanvraag opnieuw een poging wordt gedaan om alleen maar met een tussenstop in Rotterdam te gaan werken. Het zou fijn zijn als we met deze stad in ieder geval die rechtstreekse verbinding in de concessie tot stand brengen. Ik wil van de Minister graag weten hoe zij daarin staat.

Het laatste puntje is veiligheid. Hoe staat het met de apps? Daar is een test mee gedaan. Wat is de uitkomst daarvan?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb vannacht geen oog dicht gedaan. Ik ben de hele nacht in het ziekenhuis geweest en heb de geboorte bijgewoond van de dochter van mijn beste vriendin. Louisa Ligthart is er en ik zit hier met een beetje slaap. Maar ik ga een debat voeren.

Voorzitter. Het spoor is belangrijk. Het is belangrijk in de strijd tegen klimaatverandering. Het is de schoonste vorm van vervoer, na lopen en fietsen natuurlijk. Vooral als vervanging van vliegen binnen Europa biedt de trein veel kansen. Ik ben daarom blij dat deze Minister in Brussel een warm pleidooi heeft gehouden voor het toevoegen van het internationaal personenspoor aan de Green Deal. Dat vind ik zeer positief. Maar wat

gaan we nou concreet zelf doen? Ik breng dit natuurlijk veel vaker op. Na aanvankelijke scepsis lijkt er nu toch wel heel veel animo te zijn voor de internationale trein, ook van alle andere collega's. Fijn, en dan nu actie! Waar blijft het air-railplan, dat de Minister eerder heeft toegezegd? En waar blijft de actieagenda om korte afstandsvluchten te vervangen door treinen?

Afgelopen donderdag vierden we een historische rechtbankuitspraak in Engeland: Heathrow mag niet uitbreiden, want ook bij luchtvaartplannen moet rekening worden gehouden met het klimaatverdrag van Parijs. En wat blijkt een dag later uit een rapport van ProRail? Er kunnen miljoenen tonnen CO₂ bespaard worden in Europa, door meer te treinen in plaats van te vliegen. En wie staat er met stip op nummer 1? De vlucht van Amsterdam naar Londen! Met het schrappen van die lijn kan maar liefst 193 miljoen kilo CO₂ worden bespaard. Mijn vraag aan de Minister is hoe we er nou voor gaan zorgen dat die trein een uurdienst wordt, net als de trein naar Parijs? 10, 12, 14 keer per dag. Dan kunnen we namelijk de helft van de dagelijkse vluchten naar Londen schrappen. Dit betekent tienduizend vluchten minder op Schiphol. Voor de duidelijkheid: het vervangen van vluchten door treinen is natuurlijk alleen goed voor het klimaat als alle vrijgevallen CO₂-ruimte niet meteen weer wordt gevolgvlogen. Een selectieve krimp van Schiphol is echt noodzakelijk en makkelijk mogelijk als we inzetten op snelle treinen binnen Europa. Deelt de Minister deze inzet?

Dan een andere bestemming met heel veel potentie. Uit onderzoek bleek dat diverse gemeenten een onderzoeksopdracht over de trein van Amsterdam naar Berlijn zo beïnvloed hebben dat ze zeker wisten dat hun station niet zou worden overgeslagen. Dat maakt natuurlijk niet alleen dat onderzoek minder waard, maar het zegt ook iets over het belang van die route. Ik snap eigenlijk heel goed dat die gemeenten daarvoor lobbyen. Want de huidige verbinding speelt ook een heel belangrijke rol in het verbinden van diverse gemeenten aan beide kanten van de grens. Maar we hebben ook die extra snelle trein tussen hoofdsteden nodig, met drie of vier stops. Is de Minister het met mij eens dat wij beide nodig hebben en dat we beide moeten inzetten? Wat gaat ze doen om dit verder te trekken?

We begrijpen dat er plannen waren om de verbinding met Keulen te versterken, maar dat die plannen nu weer van tafel zijn. Ik hoor heel graag van de Minister wat precies het verhaal hierbij is en of zij met de NS in gesprek kan over het toch verstevigen van die lijn naar Keulen. Wat zijn de mogelijkheden voor de verdubbelingen van het spoor op het traject Utrecht-Arnhem? Dit punt is al heel vaak voorbijgekomen. Is dat nou niet een van die projecten die we eigenlijk een beetje moeten prioriteren en waar we meer aandacht aan moeten geven? Samenvattend, wij snakken echt naar die ambitieuze actieagenda om het internationaal treinreizen vleugels te geven. Wanneer kunnen we die tegemoetzien?

Dan heb ik nog een paar andere punten. Met betrekking tot ERTMS dank ik onze rapporteur. Wij krijgen het beeld dat er telkens stapjes worden gezet met als focus uitvoerbaarheid en kostenbeheersing en er dus vaak wordt aangesloten bij al gepland spooronderhoud. Maar ik zou heel graag willen dat we het realiseren van baten, bijvoorbeeld het behalen van tijdswinst of het vervoeren van meer reizigers, beter meenemen in de besluiten over welke trajecten we prioriteren. Dus kunnen we de uitrol van ERTMS bijvoorbeeld niet nog beter laten aansluiten bij PHS of bij de internationale spoorcorridors?

Met betrekking tot spoorveiligheid wil ik aansluiten bij de vraag van collega Laçin over STS-passages. Een breder punt van zorg is dat de ILT aangeeft dat het veilig is, maar dat het aantal incidenten eigenlijk niet heel significant afneemt en we tegelijkertijd weten dat het veel drukker gaat worden op het spoor. Komen we dan niet in een situatie terecht zoals bij de luchtvaart, waarbij we eigenlijk de hele tijd een inhaalslag moeten

maken op veiligheidsgebied en achteraan lopen, terwijl we altijd voorop willen lopen met veiligheid zodat we een bepaalde groei kunnen faciliteren?

Ten slotte nog een punt over geluid, dat net in het interruptiedebat naar voren kwam. Hoe gaan we er nou voor zorgen dat we omwonenden met betrekking tot geluid goed beschermen en dat we ook de WHO-normen echt goed meenemen? Welke rol speelt daarbij de handhaving van bestaande regels, bijvoorbeeld ten aanzien van spoorgoederenvervoer of nachttreinen?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Ik heet de heer Schonis welkom. U heeft in principe vier minuten, maar vijf minuten is ook oké. Heel veel succes!

De heer **Schonis** (D66):

Dank u wel, voorzitter. U bent een heel relaxte voorzitter. Na een maand van ondervragingen, waarin we met z'n allen hebben geleerd dat je een jaarverslag kennelijk ook mondeling mag doen, mag ik mij weer met mijn portefeuille bezighouden. Net als mevrouw Kröger zojuist deed, zou ik de Minister en haar voorganger allereerst willen complimenteren met hun inzet voor de Europese spooragenda. We zijn heel blij dat internationaal spoor in de Europese Green Deal wordt opgenomen. Het hoort daarin natuurlijk ook meer dan thuis.

De platformmeeting in het kader van TEN-T is natuurlijk een goed initiatief. Wat D66 betreft hoeven wij niet te wachten tot de Europese Commissie hier concreet verder mee gaat. Daarom de vraag aan de Minister of het mogelijk is om met de landen die het memorandum van Nederland mee hebben ondertekend, gezamenlijk al eerder stappen te zetten. Ziet de Minister daartoe kansen?

Komt er ook een Europese spooragenda, zoals D66 afgelopen jaar al eerder heeft geopperd in zijn internationale spoorplan? Wat ons betreft is de tijd daar nu wel voor aangebroken, want momenteel werken vijf Europese hoofdsteden – Amsterdam, Hamburg, Kopenhagen, Stockholm en Helsinki – samen om een snellere verbinding tussen Nederland en Finland voor elkaar te krijgen. De door ons al eerder omarmde snelle verbinding, de Lelylijn van Lelystad naar Groningen, wordt daarin als een belangrijke schakel genoemd. Hoe gaat de Minister dit initiatief ondersteunen? En wordt daar ook de Lelylijn bij betrokken? Ziet de Minister ook kansen om de Lelylijn in dat kader wellicht met Europese subsidie versneld aan te leggen?

Er werd net al aan gerefereerd: wat de internationale dienstregeling van de NS betreft is er recent helaas ook een verbinding geschrapt, de IC naar Keulen. Het idee hierachter is dat het spoor onvoldoende capaciteit zou hebben. Maar we hebben navraag gedaan en het blijkt dat er helemaal geen capaciteitsaanvraag is gedaan voor een extra IC naar Keulen. Dus ik ben wel benieuwd of de Minister daarvan weet en of ze daar toch kansen voor ziet.

Dan nog een puntje over internationaal reizen, in het kader van «kan niet waar zijn en klein leed». Via Twitter werd ik erop gewezen dat station Eijsden bij Maastricht wordt bediend door de Belgische NMBS en dat je daar als Nederlandse reiziger met je Nederlandse ov-chipkaart alleen maar kunt inklokken bij de NS of Arriva. Dus als je bij de NMBS instapt, zit je illegaal in de trein. Dat is een relatief klein punt, maar natuurlijk wel vervelend voor de reizigers die het overkomt. Ik ben dus wel benieuwd of de Minister duidelijkheid kan geven hoe we het voor dat station toch op een andere manier kunnen oplossen.

Een ander vraagje naar aanleiding van nieuwsberichten vandaag: veel fietsenrekken op Utrecht Centraal blijken defect te zijn. Het bericht leek er een beetje op te wijzen dat ProRail en NS naar elkaar wijzen als verant-

woordelijke voor het beheer en onderhoud van die fietsenrekken. Ik ben benieuwd of de Minister daar wat duidelijkheid over kan verschaffen. Wellicht is het eerder genoemd, maar als zijinstromer ben ik wat later aangeschoven.

Een terugkerend thema is de overlast van goederentreinen voor degenen die langs het spoor wonen. Het is natuurlijk heel opvallend dat goederenvervoerders en omwonenden nu sámen in een open brief met het verzoek voor een grand design spoorgoederenvervoer naar ons toe komen. Op het moment dat partijen met ogenschijnlijk tegengestelde belangen met zo'n verzoek komen, moet je als politicus extra opletten. Dus ik ben wel benieuwd hoe de Minister kijkt naar het verzoek voor een grand design spoorgoederenvervoer en welke acties zij daar concreet op denkt te gaan nemen.

Net in het debatje tussen mevrouw Kröger en de heer Ziengs ging het over de handhaving van de geluidsnormen. In 2018 is er een motie van mij aangenomen, waarin ik naar aanleiding van de toenmalige onderzoeksresultaten van de WHO gevraagd heb om te bekijken hoe ons geluidsbeleid geactualiseerd kan worden. Anderhalf jaar na dato ben ik wel benieuwd hoe het met de uitvoering van die motie staat.

Tot slot nog een punt uit het regeerakkoord. De deadline voor dit kabinet is toch in zicht, zal ik maar zeggen. In het regeerakkoord is afgesproken dat er gekeken zou worden naar mogelijkheden voor het voorfinancieren van de 3kV bovenleidingspanning, dus de extra hoogspanning op bovenleidingen, maar tot op heden hebben we daar niets van gezien of over gehoord. Ik ben benieuwd of de Minister dit jaar mogelijkheden ziet om concrete stappen te zetten voor die voorfinanciering.

Voorzitter. Dat was, volgens mij netjes binnen de tijd, mijn bijdrage.

De voorzitter:

Helemaal keurig. Dan gaan wij even schorsen. O nee, er zijn nog twee interrupties. Wie was als eerste? Ik denk de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik heb een vraag aan de heer Schonis in het kader van het Europese spoorplan en de Green Deal. Ik werd getriggerd door de route naar Finland. Wij zijn ervoor dat er verbetering komt van de route naar het noorden, naar Groningen en mogelijk naar Hamburg. Dat zijn plaatsen die dicht bij ons liggen. Is de heer Schonis het met mij eens dat we prioriteiten hebben? Ik herhaal dat elke keer, in elk debat. Zeven van onze twaalf provincies grenzen aan Duitsland en België. Moeten we niet de prioriteit stellen om eerst die verbindingen goed voor elkaar te krijgen? Ik denk aan de spoortop, zodat we samen met Duitsland en België naar Timmermans kunnen gaan en kunnen zeggen: we hebben met drie landen gezamenlijk een heel belangrijk plan; help ons daarbij. Ik denk dat we eerst dat moeten doen, voordat we gaan nadenken over een verbinding naar Finland of een gesubsidieerde nachttrein naar Wenen. Dat is ook belangrijk en misschien kan dat op termijn, maar ik vind dat we als Kamer prioriteiten moeten stellen, en die liggen bij de verbinding met België en Duitsland.

De voorzitter:

Dat was een hele lange vraag. Misschien kan het antwoord iets korter.

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, deze interruptie eindigde natuurlijk met een vraagteken, voorzitter.

De heer Schonis (D66):

In het antwoord kan ik heel kort zijn: je hoeft het een niet te laten om het ander te doen. Op het moment dat we een goede verbinding naar Duitsland maken, bijvoorbeeld vanuit Groningen en Amsterdam naar Hamburg, maakt zo'n Lelylijn daar per definitie onderdeel van uit. Dat kan

bijna niet anders als je op een goede manier zo'n verbinding maakt. Als we dat doen en dat in een breder kader tot aan Helsinki kunnen doortrekken, als we daaruit momentum kunnen krijgen en als we wellicht zelfs subsidie of financiële middelen uit Europa kunnen krijgen, zouden we wel gek zijn als we die kans niet zouden pakken, meneer Amhaouch.

De voorzitter:

Een korte vervolgvraag, meneer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik moet dan teruggrijpen op wat de heer Ziengs ook aangaf in zijn betoog. We hebben heel veel plannen. Die komen hier op de stapel en die stapel wordt alleen maar groter. Sommige vraagstukken maken we steeds groter. Volgens mij doen wij er als Kamer goed aan om prioriteiten te stellen. Er is niets op tegen om die lijn op termijn een keer door te laten gaan naar Helsinki, maar kijk eens hoe lang we alleen al over de Lelylijn en de verbinding met Hamburg praten.

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Amhaouch (CDA):

Mijn vraag is: zou ook D66 prioriteiten kunnen stellen, samen met de rest van de Kamer? Kunnen we eerst de verbindingen met Duitsland en België op de kaart zetten voordat we naar Scandinavië gaan?

De heer Schonis (D66):

Voordat je in Scandinavië met de trein kunt aankomen, zul je in dit geval inderdaad met met name Duitsland afspraken moeten maken. Net als het CDA heeft D66 zich vorig jaar hard gemaakt voor de Lelylijn. De onderzoeken lopen. Ik ben ook heel benieuwd naar de antwoorden van de Minister: hoever staat het daarmee? Het enige wat ik net heb aangegeven, is het volgende. Als er inderdaad een breder initiatief is om een spoorverbinding van Amsterdam tot aan Helsinki tot stand te brengen, betrek dat dan bij de lopende onderzoeken rondom de Lelylijn. Volgens mij biedt dat alleen maar kansen en zijn er geen belemmeringen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, voor haar laatste vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik was benieuwd of D66 ook de kans ziet om 193 miljoen kilo CO₂ te besparen als we het aantal treinen van de Eurostar verdubbelen. Ziet de heer Schonis die kans ook?

De heer Schonis (D66):

Een heel kort antwoord: ja.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik mag nog een vraag stellen, toch?

De voorzitter:

Nee, want u zat op vijf minuten en we hadden vier minuten afgesproken, maar u was zo lekker bezig dat ik dacht: vooruit.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als het zo'n volmondig ja is, dan hoop ik dat de heer Schonis het ook met mij eens is dat de vluchten die je gaat vervangen, niet zomaar vervangen mogen worden door bijvoorbeeld langeafstandsvluchten, maar dat je die echt weg moet halen, omdat je anders die CO₂-winst helemaal niet boekt.

De heer **Schonis** (D66):

Ik denk dat mevrouw Kröger – ik begrijp dat ze een lange nacht heeft gehad met een heel heugelijke gebeurtenis – mij nu de vraag stelt of ik vind dat wij op Schiphol vluchten naar Londen moeten schrappen. Ik denk dat dat concreet haar vraag is. Daar ga ik als woordvoerder Spoor officieel niet over, maar goed, u kent mijn collega Paternotte, en we hebben er samen al vaker voor gepleit om te kijken hoe we kortereafstandsvluchten binnen Europa kunnen vervangen door treinreizen. Het antwoord op deze vraag is dus ook ja.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ja, ik ga mijn interruptie toch maar even gebruiken, in navolging van mijn collega Amhaouch. Ik schetste een beeld van al die plannen en brieven die we krijgen, waarbij allerlei dingen onderzocht worden, et cetera. Nu komt de heer Schonis weer met een plan richting Helsinki en dat koppelt hij weer aan de Lelylijn. Maar heeft de heer Schonis nou ook zelf niet het gevoel dat we met zo'n overdaad aan plannen uiteindelijk terechtkomen in een traject waarbij er aan het eind van de rit heel weinig gebeurd zal zijn, terwijl we toch heel andere doelen voor ogen hadden?

De heer **Schonis** (D66):

Nee, dat beeld heb ik niet, meneer Ziengs. Nogmaals, vorig jaar april hebben we Kamerbreed die motie over de Lelylijn aangenomen. Nu zijn er pas weer onderzoeken naar de Lelylijn gestart en ik ben heel benieuwd naar het antwoord van de Minister over hoever het daarmee staat. Ik zie best het risico dat u en meneer Amhaouch schetsen: als je te veel plannen op elkaar stapelt, loop je het risico dat je het per saldo nergens meer over hebt. Maar ik wil niet denken in bedreigingen, ik wil denken in kansen. Als we nu momentum hebben vanuit Europa, met een «goede score»-agenda, waarin de Lelylijn als essentiële schakel in een breder initiatief benoemd wordt, dan zouden we toch wel gek zijn als we niet kijken of we die kansen kunnen benutten en wellicht juist tot versnelling kunnen overgaan om die Lelylijn, als onderdeel van een groter netwerk, aan te leggen? Dat bent u toch met me eens, meneer Ziengs? Daar heeft het noorden toch alle belang bij?

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat is eigenlijk een beetje flauw, want de heer Schonis hangt het op aan de Lelylijn terwijl hij weet dat wij coalitiebreed een motie hebben ondersteund, en ook hebben ingediend, waarin het belang daarvan wordt onderstreept. Ik kom zelf uit het noorden en ik weet hoe belangrijk het is. Het gaat mij om het totale pakket aan plannen dat we hebben liggen. Het gaat mij nu niet per se om Helsinki, maar het gaat mij om het totale pakket aan plannen dat we al jarenlang gepresenteerd krijgen: onderzoek op onderzoek, vertraging op vertraging, et cetera. Daar was mijn vraag op gericht. Heeft de heer Schonis hetzelfde beeld, namelijk dat we met al die onderzoekjes, met alles wat nog loopt en met alles wat nog niet volmaakt is, straks aan het eind van de rit moeten concluderen: fijn dat we er veel over hebben gesproken, maar er is nog weinig gebeurd?

De heer **Schonis** (D66):

Meneer Ziengs, u doet het nu net voorkomen – en dat vind ik dan toch wel opvallend – alsof wij al jaren over de Lelylijn spreken. Ik hoor u zeggen dat het niet om de Lelylijn gaat, maar mijn punt ging wél over de Lelylijn. Maar goed, als het niet alleen over de Lelylijn, maar over een breder spooraanbod gaat, wil ik best met u nadenken over de vraag of we binnen het huidige spoornetwerk een goede aansluiting vanuit Nederland richting Duitsland en uiteindelijk richting Helsinki kunnen maken. Volgens mij heb je daar twee dingen voor nodig: a dat spoor moet er liggen en b er moet dan iemand over gaan rijden. Ik constateer met u dat dat spoor er op dit

moment nog niet of nog niet overal ligt en dat we ook nog niet iemand hebben die daar treinen over kan laten rijden. Als we de juiste volgorde hanteren, moeten we volgens mij eerst kijken naar een goed spoor-netwerk en daarna kijken wie eroverheen gaat rijden. Maar het beeld van vertraging op vertraging herken ik dus niet.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik gebruik toch mijn derde interruptie. Hier gaan we nooit uitkomen met elkaar. Het wordt heel erg opgehangen aan een bepaalde lijn, maar het ging mij om het totale beeld. Maar ik ga de vraag niet herhalen, want volgens mij was die helder. De heer Schonis ontwijkt hem en dat vind ik jammer, want we zien hier heel veel dingen voorbijkomen die iedere keer vertraagd worden. Dat is het beeld dat ik probeerde te schetsen en daar zocht ik wat erkenning van de heer Schonis voor. Nou, dat is niet gelukt.

De **voorzitter**:

Dan ga ik naar de heer Van Aalst, PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wil toch even terugkomen op wat de heer Ziengs zei over het regeerakkoord. Ik constateer inderdaad dat deze regering, deze coalitie, toch wel de mond vol heeft gehad van de modal shift. Kan de heer Schonis van D66 aangeven wat deze Minister tot nu toe eigenlijk teweeg heeft gebracht wat betreft de modal shift op het spoor? Want volgens mij is er heel weinig van terechtgekomen. Dan bedoel ik met name het spoorgoederenvervoer.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, meneer Van Aalst; ik merk dat ik gemist ben in de commissie en dat is altijd fijn. Laten we eerlijk zijn, dat is beter dan dat ze zeggen: daar ben je weer.

Ik heb gisteren nog even naar de cijfers gekeken. Als ik het goed heb, is er vorig jaar een groei van 5% geweest in het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het jaar daarvoor. Dat is geen hele grote groei. Volgens mij is met name de aansluiting met onze buurlanden de bottleneck als het gaat om het spoorgoederenvervoer. Ook dat is een kwestie van lange adem. Wat mij betreft – maar goed, wellicht kan de Minister daar met het grand design waar net om gevraagd is, een mooi antwoord op geven – is daar nog meer inzet voor nodig. Dat klopt.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst, laatste vraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):

We komen zo een beetje terecht in diezelfde discussie over internationale plafonds, een onderwerp dat hier al een paar keer over tafel is gegaan. Het punt is nou juist dat we hier in Nederland de mond vol hebben van de modal shift, maar dat we onze eigen zaken niet op orde hebben voor het spoorgoederenvervoer. Volgens mij moeten we daar juist naar kijken. Ik vind het dus een beetje makkelijk dat de heer Schonis zegt dat het een beetje met het buitenland te maken heeft. Nee, volgens mij hebben wij er hier een puinhoop van gemaakt en moeten we dat met elkaar oplossen. Is de heer Schonis dat met mij eens?

De heer **Schonis** (D66):

Nee, dat ben ik niet met u eens, want volgens mij ontspoot er op dit moment niks in het goederenvervoer, om maar bij het onderwerp te blijven. Ik ben het niet met u eens. Het gaat uiteindelijk om de verbindingen die je moet hebben. De hardware moet er liggen. Ik constateer dat dat in de overgang richting Duitsland op een paar plekken nog onvol-

doende is. Daar zullen we, zo zeg ik in aansluiting op mijn antwoord aan de heer Amhaouch, samen met Duitsland uit moeten komen.

De voorzitter:

Daarmee komen we aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. Ik schors de vergadering tot 11.17 uur exact.

De vergadering wordt van 11.03 uur tot 11.21 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik even beginnen met de heer Ziengs. Hij noemde mij de gast aan tafel. Dat ben ik natuurlijk ook in zekere zin, maar als de heer Ziengs de indruk mocht hebben dat daardoor de boel het afgelopen halfjaar in de vertraging is gegaan, dan zou ik dat toch wel willen ontkrachten, want ik heb echt mijn best gedaan om niet alleen op de winkel te passen, maar ook echt te zorgen dat het allemaal full swing verder kan gaan. Ik moet zeggen dat ik het heel leuk heb gevonden om alle leuke mensen die bij spoor en ov-breed werken wat beter te leren kennen, niet alleen op het ministerie, maar ook in het veld natuurlijk. Ik beleef er dus ook wel genoeg aan, zullen we maar zeggen.

Ik wil de beantwoording in blokjes doen, voorzitter. Ik begin met waar we mee geëindigd zijn: ERTMS en veiligheid in brede zin. Daarna wil ik graag wat dieper ingaan op het goederenvervoer. Daarna op de omgevingseffecten, zoals geluid, trillingen en wat dies meer zij. Dan een blok internationaal, want daar had u allemaal ook heel veel aandacht voor, en dan kom ik nog bij het blokje overig. Zo zou ik het graag willen doen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik denk dat het goed is dat de leden even weten dat ze vier vragen mogen stellen. Dat mag achter elkaar, los of in tweeën; dat is geheel aan hen. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. We begonnen en eindigden zojuist met het onderwerp ERTMS. De heer Van Aalst vraagt of het wel een bestendige lijn is en of er niet voortdurend allerlei nieuwe eisen bij komen vanuit Brussel. ERTMS is natuurlijk een digitaal systeem en dat biedt dus de mogelijkheid om voor de software updates uit te voeren. Dat zal ook nodig zijn. Ik geef direct toe dat dit in de praktijk weerbarstig is. Het kan kostbaar zijn en kan problemen geven met de toelating van materieel. Maar het toekomstperspectief waar we allemaal aan werken, is juist om op een eenvoudige manier van de nieuwste functionaliteiten gebruik te kunnen maken, net zoals we dat doen bij telefoons en computers enzovoort. Dat moet betrouwbaar en betaalbaar kunnen. Als daar sprake van kan zijn, dan ligt er ook een opgave voor de Europese Commissie en voor de Europese railautoriteit om ervoor te zorgen dat dat zo is. Tot die tijd hebben wij natuurlijk de keuze gemaakt voor de technische specificaties zoals we ze hebben gekozen. Die wijzigen uiteraard niet steeds, dus daar hoeft u geen zorgen over te hebben. Als in de toekomst vanuit Europa andere dingen gewenst worden, dan zal Europa ook moeten zorgen dat de interoperabiliteit et cetera niet in gevaar komt.

Mevrouw Kröger vroeg naar de uitrolvolgorde van ERTMS. Kan er ook gekeken worden naar de baten en kan er aangesloten worden bij bijvoorbeeld PHS en internationale wensen? Er spelen natuurlijk een aantal criteria bij die uitrolvolgorde: een betrouwbaar systeem, Europese verplichtingen, maar zeker ook de baten. Ik kan mevrouw Kröger toezeggen dat die baten daarbij belangrijk zijn. We zullen daar uitdruk-

kelijk naar kijken. Waar het voordeel oplevert voor PHS of andersom zullen we dat natuurlijk mee laten wegen.

Ik zie nu dat ik nog een vraag van de heer Van Aalst had, namelijk over het rangeren onder ERTMS. In lijn met de programmabeslissing wordt ERTMS level 2 uitgerold op alle delen van de infrastructuur die nu beveiligd wordt met ATB. Op een aantal locaties en emplacementen in dat gebied worden inderdaad nog rangeerbewegingen uitgevoerd. Daarvoor geldt uiteraard dat het veilig en effectief moet zijn. Ik heb begrepen dat u zelf nu ook ervaring hebt met rangeren onder ERTMS omdat u erbij hebt mogen zijn. Met rangeren onder ERTMS gaat zeker een technische en operationele uitdaging gepaard, waar de Europese standaard niet direct een sluitende oplossing voor biedt. Het programma ERTMS doet daar daarom ook onderzoek naar. Wat is er nou nodig om na die uitrol gewoon goed, veilig en effectief te kunnen blijven rangeren? Maar ik begrijp uw zorg. Ik stel voor dat we daar in de volgende rapportage nader op terug zullen komen.

De heer Laçin merkte op dat er nog te veel roodseinp passages zijn. Dat deel ik met hem. Toch, als je het afzet tegen de 11 miljoen keer dat een trein een rood sein nadert, dan valt het op zich wel mee. Voor alle duidelijkheid, ook in de richting van de heer Van Aalst, ERTMS grijpt in vóór het noodsein, want anders zouden we helemaal de verkeerde kant op gaan. Met maatregelen zoals het verzwaarde remcriterium en het waarschuwingssysteem ORBIT, waar ik straks nog iets meer over zal zeggen, blijven we natuurlijk wel inzetten op vermindering van het aantal STS-passages en de risico's daarvan, zeker ook gezien de groei op het spoor, die we ook allemaal graag willen faciliteren. De belangrijkste oorzaken voor de stijging in 2018 zijn het onvoldoende opvolgen van procedures door het treinpersoneel, treindienstleiders en werkvoorbereiders, en het veranderen van de werkwijze en het beter registreren van STS-passages op sporen die niet voorzien zijn van centraal bediende beveiliging. Die waren er in het verleden dus misschien ook wel, maar komen nu door betere registratie naar boven. Op beide oorzaken worden verbetertrajecten ingezet. Eind november is er een spoorbrede workshop tussen machinisten en treindienstleiders geweest. Ze hebben samen gekeken naar de ergonomische procedures en communicatieprocedures. Ze zijn ook samen tot verbetermaatregelen gekomen. In de komende twee jaar worden ook alle huidige zogenaamde stopborden vervangen door een verbeterd type. Dat moet ook leiden tot minder miscommunicatie tussen de machinist en de treindienstleider. Daar wordt dus hard aan gewerkt. Nu zie ik de heer Laçin denken: en ORBIT dan? Wat is daar de stand van zaken van en kun je dat niet opleggen aan de andere vervoerders, was zijn vraag. Ongeveer 80% van het materieel van de NS is inmiddels uitgerust met ORBIT. Ze verwachten de implementatie eind dit jaar afgerond te hebben. Dat is denk ik mooi nieuws. Het gaat om een dienst die wordt aangeboden door ProRail. Het is dus ook voor andere vervoerders mogelijk om er gebruik van te maken, maar we kunnen dat niet verplichtend opleggen. De reden daarvan is dat Europese regelgeving dat niet toestaat. Spoorwegondernemingen mogen niet worden verplicht om een systeem als ORBIT in hun materieel in te bouwen. Het is namelijk een aanvullend waarschuwingssysteem dat specifiek gebaseerd is op het Nederlandse treinbeveiligingssysteem. De EU wil juist naar één systeem. Als wij ORBIT zouden gaan verplichten, dan zou dat het mogelijk kunnen dwarsbomen. Maar we kunnen natuurlijk nog wel een keer bij de andere vervoerders onder de aandacht brengen dat het fijn zou zijn als ze zich erbij aansluiten. Ik wil de heer Laçin graag toezeggen dat we het bij de andere vervoerders nog uitdrukkelijk een keer onder de aandacht zullen brengen.

De heer Amhaouch vraagt aandacht voor de ongevallen op de overwegen. Er waren negen dodelijke ongevallen in 2019. Hoe kan dat? We streven met elkaar in het kader van veiligheid, ook op het spoor, naar nul. Elk

dodelijk ongeval is er een te veel en dat betreuren we met elkaar. Die negen ongevallen waar u aandacht voor vraagt, onderstrepen dat er nog steeds veel aandacht naar overwegveiligheid uit moet gaan. Dat proberen we ook, zoals u weet, binnen de bestaande kaders van het NABO-programma en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen door ProRail, samen met de decentrale overheden, de belangenorganisaties en burgergroepen, te doen. Een goede aanpak van de overwegen is van belang. U weet dat we ook mevrouw Demmers daarvoor op pad hebben om een soort liaison te zijn. Het is natuurlijk de taak van ProRail als capaciteitsverdeler en beheerder van het spoor om de aanpak van de overwegen samen met alle betrokken partijen te realiseren. U mag erop rekenen dat er heel hard aan getrokken wordt. Mevrouw Demmers is ook enthousiast bezig, dus ik hoop dat we de trend de goede kant op kunnen ombuigen.

Voorzitter, dat waren, dacht ik, de vragen die ik had over veiligheid en ERTMS.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik had nog een vraag gesteld over de goederenlocomotieven en ERTMS, maar het kan ook zijn dat dat in het blokje goederenvervoer terugkomt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat komt in het blokje over goederenvervoer, dat nu begint.

De heer Laçin (SP):

Ik heb één onbeantwoorde vraag op dit punt. Kunnen wij de informatie over de STS-passages weer per vervoerder krijgen en niet in bulk, zoals nu gebeurt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Binnen het STS-programma wordt samen met de vervoerders de oorzaak van die passages geanalyseerd. Als je dat per vervoerder gaat doen, voelt dat een beetje als naming-and-shaming. Daarom is destijds ook afgesproken om dat niet te doen en om gewoon gezamenlijk te kijken wat de oorzaken zijn. Iedereen is er hard mee bezig om daarmee aan de slag te gaan. Ik denk dat u er meer aan zou hebben om geïnformeerd te worden over de belangrijkste oorzaken – die heb ik u net genoemd – en daar gezamenlijk aan te werken dan dat we dat per vervoerder uitsplitsen.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft een tweede vraag.

De heer Laçin (SP):

Ja, een tweede vraag. Het punt is: tot 2017 gebeurde het wel gewoon, in de ILT-rapportages, en nu niet meer. Ik wil dus eigenlijk gewoon terug naar de oude situatie, plus alles wat de Minister opnoemt aan redenen en oorzaken. Dat vind ik ook prima. Maar ik zou de concessieovernames en dergelijke ook per vervoerder willen zien, en ook op welk moment het gebeurt. Dat helpt mij en de Kamer aan de informatie die we hiervoor kunnen gebruiken, denk ik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Laçin heeft gelijk dat het in het verleden wel is gebeurd, maar daarbij is ook aangegeven dat de STS-passages als veiligheidsindicator alleen werken als je ze kunt afzetten tegen het aantal kilometers dat een vervoerder daadwerkelijk rijdt. Die gegevens hebben we weer niet, omdat

niet alle vervoerders wettelijk verplicht zijn om die informatie te leveren. Je kunt het dan dus toch niet echt goed vergelijken.

De voorzitter:

Dan gaat de Minister verder met haar betoog. O, er is toch nog een aanvullende vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, ik had nog wel even een vraag. Die gaat in eerste instantie met name over de discussie over die versies. Ik hoor de Minister zeggen: daar gaat Europa over en dat maakt verder allemaal niet zoveel uit; we hebben nu een versie vastgesteld. Maar dat is nou juist het probleem, ook voor de sector. Het gaat juist om die onduidelijkheid en die onzekerheid. We hebben die meneer uit Brussel echt horen zeggen: dit is voorlopig de versie waar we het mee gaan doen. Dat betekent dat je nu dus investeringen moet gaan doen op basis van zo'n meneer uit Brussel die zegt: voorlopig is dit wat we doen. Het kan dus gebeuren dat we naar nieuwe specificaties gaan. Dat hebben we gezien in de afgelopen periodes. Dat is nou juist het punt waar ze moeite mee hebben: de politiek. Ze zeggen: u wijzigt het elke keer, dus we weten niet waar we aan toe zijn. Hoe kunnen we nu investeringen doen – en het gaat om heel veel geld – terwijl we geen zekerheid hebben over die versie? Is de Minister het met mij eens dat we in Nederland gewoon moeten zeggen: dit is het, klaar?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat ik daar al vrij stevig over geweest ben. We investeren hier 2,4 miljard in. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat we daar in de toekomst weer heel grote bedragen bovenop moeten gooien. Daarom heb ik ook aangegeven: als er vanuit Brussel wensen zouden zijn, dan moeten ze zorgen dat die in te passen zijn in de concepten die wij nu hebben. Dat is hun verantwoordelijkheid. Daar gaan we ze gewoon aan houden. Het kan niet zo zijn dat we straks te horen krijgen: goh, we hebben weer een ander systeem bedacht; begint u maar weer opnieuw. Dat is echt uitgesloten.

De voorzitter:

Een vervolgvraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Nou, het is eigenlijk een tweede vraag, op een ander punt, al gaat het wel over ETRMS en de STS-passages. Ik heb geconstateerd dat het ILT ook onderzoekt dat ERTMS en de STS-passages niet altijd heel goed met elkaar functioneren, en dat bij bepaalde lage snelheden de trein pas stil komt te staan na het sein. In hoeverre gaan we in de toekomst dus met ERTMS voorkomen dat we nog steeds allerlei STS-passages krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het hoort natuurlijk zo te zijn dat dit vóór het sein wordt ingegeven en niet achteraf, want anders heeft het sein weinig nut. Als u berichten hebt dat daar nog zorgen over zijn, dan moeten we daar eens even in gaan duiken. Ik stel voor dat we daar voor een volgend overleg Spoor even over rapporteren. Maar het is ons niet bekend dat dit probleem zou spelen.

De voorzitter:

Ik kijk voor de zekerheid nog even rond. Ik zie dat de Minister verder kan gaan met het blokje goederenvervoer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik maar meteen beginnen met de Waalhaven, want daar hebt u eigenlijk allemaal vragen over gesteld en frustraties over geuit, die ik ook helemaal begrijp. Afgelopen september heeft ProRail het

rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen al stilgelegd vanwege gebreken aan de infrastructuur en de veiligheidsvoorzieningen. Op zich is dat natuurlijk heel goed, want de veiligheid moet vooropstaan. Dat deel ik ook zeer. Sindsdien is er een tijdelijke blusvoorziening aangelegd. Ik heb u laten weten dat die installatie onlangs, op 23 februari, onder hoge druk – want het moet natuurlijk onder hoge druk als je moet blussen – is getest. Daarbij is een brandslang gescheurd. Die test is dus mislukt. Dat heeft als consequentie dat treinen met gevaarlijke stoffen voorlopig nog niet kunnen rangeren. Ik ben het helemaal met u en met de goederenvervoerders eens dat dat natuurlijk heel erg teleurstellend is. We hadden echt gehoopt dat dit de oplossing was. Het speelt natuurlijk extra voor de betrokken partijen die getroffen worden door de gevolgen hiervan. De meeste lading kan de bestemming gelukkig alsnog bereiken dankzij gezamenlijke inspanningen van de verkeersleiding, vervoerders, verladers en het havenbedrijf. Ik zou bij deze dus ook een compliment willen maken aan al die mensen die er daar toch in slagen om ondanks de moeilijke omstandigheden het werk voort te zetten. ProRail werkt met het bevoegde gezag en in afstemming met de vervoerders ook hard aan mogelijkheden om de blusvoorzieningen te herstellen en het hele emplacement weer te kunnen gebruiken. Veiligheid staat voorop, dus dat moet wel lukken. Eerder geconstateerde infraknelpunten op het spoor zijn inmiddels aangepakt, maar ik deel de frustratie met u. Om ook helder te krijgen wat de oorzaken zijn en welke lessen hieruit getrokken kunnen worden, is er inmiddels ook een onderzoek gestart, met medewerking van alle betrokken partijen, ProRail, vervoerders, het havenbedrijf, de ILT, DCMR en de veiligheidsregio. Hierbij wordt gekeken hoe dit heeft kunnen ontstaan en hoe we dat in de toekomst kunnen voorkomen. De resultaten van dat onderzoek zijn naar verwachting deze zomer beschikbaar. Oplossingen voor de huidige situatie worden ook in de stuurgroep besproken. Voor de geleden schade is er natuurlijk een compensatieregeling. Overigens begrijp ik dat die werkgroep vandaag ook weer bij elkaar zal zitten. Ik hoop dat ze daar oplossingen weten te vinden. Dan hebt u specifieke vragen gesteld over... Ik kan ze even niet meer vinden, maar daar kom ik straks misschien nog wel op terug. Er is ook een vraag gesteld over de gebruiksvergoedingen voor de Betuweroute en de opstel- en rangeersporen. Zouden die niet lager kunnen zijn, aangezien de infra niet op het niveau is dat het zou moeten hebben? De vergoedingen voor het gebruik van het spoor maken onderdeel uit van het door de ACM geaccordeerde stelsel van gebruiksvergoedingen. Dat stelsel geldt in ieder geval tot en met 2022. Ik ben best bereid om bij de ontwikkeling van het stelsel daarna die problematiek nog eens opnieuw te bekijken en daarin ook de toepassing van de extra heffing mee te nemen. Ik ben het namelijk zeer met u eens dat we natuurlijk wel het level playing field voor het goederenvervoer in de gaten moeten houden, zodat we het spoorgoederenvervoer niet uit de markt gaan prijzen en geen omgekeerde modal shift krijgen, waarbij alle lading weer over de weg gaat. Dat willen we al helemaal niet als het transport van gevaarlijke stoffen betreft. Dat ben ik met u eens. Ik ben dus graag bereid om in de volgende periode eens te kijken of het stelsel nog voldoet.

De heer Schonis vraagt naar het grand design spoorvervoer. Ik heb vanmorgen ook de groep mogen ontmoeten die mij daarover een open brief heeft overhandigd. De naam klinkt natuurlijk al heel erg aansprekend. De oproep die daaronder zit – dat werd vanochtend ook gezegd vanuit het goederenvervoer – vind ik heel mooi: wij willen heel graag groeien en wij willen bijdragen aan die modal shift, maar we willen het niet doen als het ten koste gaat van omwonenden en van de omgeving. Die basisgedachte steun ik zeer. We zijn op het ministerie natuurlijk ook de inrichting van het netwerk aan het uitwerken in het kader van het Toekomstbeeld OV, want daarin kijken we niet alleen naar het reizigersvervoer, maar ook naar het goederenvervoer. Je moet op het spoor

natuurlijk altijd een balans vinden tussen de reizigers, de goederen en niet te vergeten onderhoud. Dat moet natuurlijk ook een plek vinden, want het moet allemaal veilig blijven. Het moet uiteraard binnen de gestelde kaders voor de leefomgeving. Dat doen we in samenspraak met alle belanghebbenden, aan de spoorgoederentafel. Bij het MIRT-overleg voor de goederencorridors dat we hebben, kunnen daar ook strategische gesprekken over gevoerd worden. Ik zal straks, als ik het heb over de omgevingseffecten, wat dieper ingaan op wat er allemaal zou kunnen gebeuren.

Dan de vraag van de heer Ziengs. Wat doet u om de goederenvervoerders verder te ondersteunen bij de overgang naar het ERTMS? Dat ligt een beetje in het verlengde van de vragen van de heer Van Aalst. Gelukkig doen wij het niet alleen. Er wordt in heel Europa geïnvesteerd in het ERTMS om de voordelen in de toekomst te kunnen incasseren. Wij beseffen heel goed dat de kosten voor die goederenvervoerders voor de baten uitgaan en daarom dragen wij ook in redelijkheid bij. We bieden vervoerders ook ondersteuning. De ERTMS-subsidieregeling voor goederenvervoerders omvat inmiddels een vergoeding van 90% van de kosten voor de prototypes van de goederenlocomotieven. Ik moet daar wel uitdrukkelijk bij zeggen dat het om de prototypes gaat. Binnen het programma ERTMS wordt onderzocht of verdere verbeterinitiatieven mogelijk zijn. Je kunt niet alles wegnemen, want anders kom je in het verkeerde frame van staatssteun terecht en dat kan gewoon niet. We kunnen pas keuzes maken over aanvullende stappen als we inzicht hebben in de technische, operationele, financiële en juridische implicaties. Die keuzes gaan we uiteraard ook bespreken met de belanghebbenden. Dus ook daar is oog voor, maar dat kan niet van vandaag op morgen gebeuren.

De heer Van Aalst heeft gevraagd hoe we storingen bij onder andere het rangeren gaan voorkomen. Naar die vraag was ik net even op zoek. We hebben lessen geleerd van de hsl en de Betuweroute. Ook uit de software is het een en ander te halen. Er zijn al fouten opgelost. We zijn echt een hele behoedzame en stapsgewijze migratie van plan. Gezien de status van groot project, die u aan het ERTMS heeft gegeven, kunt u al die stappen heel zorgvuldig elk halfjaar volgen.

De heer Ziengs vroeg nog naar de risicoplafonds op het traject Dordrecht-Oudenbosch-Rosendaal. Zijn we van plan om voor 2020 te onderzoeken of die risicoplafonds worden overschreden en willen we daar ook dit traject in meenemen? Ik kijk de verkeerde aan. De vraag was van de heer Ziengs, maar de heer Amhaouch kijkt zo aandachtig. Dat willen we inderdaad dit jaar gaan doen. Ieder jaar stuur ik u voor de zomer het Jaarverslag Basisnet. Daarin zullen we vermelden of en waar die risicoplafonds zijn overschreden op het gehele spoornetwerk. Ik mocht nog niet zo lang geleden een avond in het West-Brabantse doorbrengen en ik heb gemerkt aan de mensen in de zaal daar dat er echt zorgen zijn, dus ik vind het zelf ook belangrijk dat dit wordt onderzocht. Dus voor de zomer kunt u dat in het jaarverslag over 2019 terugvinden. Voorzitter, dit was wat ik over het goederenvervoer wilde zeggen.

De voorzitter:

Ik kijk even rond naar de leden of er op dit punt vragen zijn blijven liggen. De heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Er zijn niet zozeer vragen blijven liggen, maar ik heb wel een vervolgvraag over de Waalhaven. Het is natuurlijk vervelend dat een blusleiding klappt. Dat is niet goed te praten, maar een ongeluk kan een keer gebeuren. Het is op zich prima dat we gaan evalueren hoe dat heeft kunnen gebeuren. Zowel de veiligheidsregio als de milieudienst zitten daarbij aan tafel, maar dat zijn ook degenen die de eisen stellen en de controles doen. Gaat de

slager dan niet zijn eigen vlees keuren? Dat is vraag een. En de tweede vraag is: zijn die eisen eigenlijk wel redelijk? Want het moet natuurlijk allemaal wel werkbaar blijven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Daarom is het ook belangrijk dat dat overleg in gezamenlijkheid plaatsvindt. Overigens heb ik ook begrepen dat er nu nog advies wordt gevraagd aan grote chemische bedrijven die ook met dit soort uitdagingen te maken hebben. Kun je daar nog iets van leren ten aanzien van die blusvoorzieningen? Ik denk dat het juist heel goed is dat ook het Havenbedrijf en alle andere partijen daar samen naar kijken. Het moet natuurlijk veilig zijn, maar we moeten ook geen overdreven eisen gaan stellen. U hebt gelijk: het moet ook werkbaar blijven. Alle partijen die ik net heb genoemd, het Havenbedrijf, ProRail, de veiligheidsregio, DCMR en niet in de laatste plaats de goederenvervoerders zelf, zitten aan tafel. Ik heb goede hoop dat er in gezamenlijkheid tot een goede oplossing wordt gekomen, maar ik moet echt even afwachten wat de experts er zelf over zeggen. Ik vind het belangrijk dat we sowieso leren hoe deze situatie heeft kunnen ontstaan, maar daarnaast moet er wel keihard doorgewerkt worden. We gaan niet wachten tot het onderzoek er van de zomer is en in de tussentijd op onze handen zitten. Er wordt nog steeds met man en macht gewerkt om de problematiek daar zo snel mogelijk op te lossen.

De voorzitter:

De heer Van Aalst en daarna de heer Amhaouch.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil het ook over de Waalhaven hebben. Ik ben daar geweest. Ik verbaas me over de amateuristische wijze waarop het daar aangelegd wordt. Het is een houtje-touwtjeoplossing en dat zo'n leiding dan knapt... Het ketste in eerste instantie af omdat er geen gebruiksaanwijzing is bij het houtje-touwtjegeknutsel daar. Ik vind het echt onbegrijpelijk. We hebben het hier over de veiligheid. Het moet goed gebeuren, maar ik begrijp niet waarom het zo lang duurt. Het ziet er niet uit. Er ligt gewoon een brandslangetje tussen een paar keien, waar je met een karretje overheen kan. Het is echt een drama. Je denkt echt: jongens, wat zijn we aan het doen met elkaar? Waarom hebben we niet gewoon kort met elkaar overlegd en lossen we dit gewoon op? Ik ben blij dat de Minister zegt dat we niet op onze handen gaan zitten, maar wanneer gaan we het dan wel oplossen? Op welke termijn is dit opgelost?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, ik deel de frustratie van de heer Van Aalst. We moeten weten hoe dit zo heeft kunnen gebeuren en we moeten tegelijkertijd keihard doorwerken om dit zo snel mogelijk op te lossen. Ik kan niet vooruitlopen op wat de experts zeggen, maar ik weet wel dat iedereen met dezelfde intentie aan tafel zit, namelijk om dit zo snel mogelijk op te lossen. Ook ProRail wordt hier natuurlijk niet blij van. Iedereen wil dit graag zo snel mogelijk oplossen. Vandaar dat ik net het voorbeeld noemde dat er ook gekeken wordt naar andere grote bedrijven in de regio die ook ervaring hebben met dit soort blusvoorzieningen. Wie weet komt daar iets uit. Van alle aanwezigen zal creativiteit gevraagd worden.

De voorzitter:

Uw vierde en laatste vraag, meneer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik weet het, voorzitter. Ik probeer de Minister toch te verleiden om een uitspraak te doen over een termijn. Dat heeft ermee te maken dat de bv Nederland nu ook schade oploopt. Er lopen opdrachtgevers weg naar het

buitenland. Zij zeggen: «Die lijn van jullie is niet op orde. Jullie kunnen het niet in Nederland. Jullie krijgen het voorlopig niet voor elkaar, dus zoek het maar uit.» Die risico's liggen nu bij de ondernemers. Zij lopen omzet mis en de bv Nederland loopt omzet mis. Ik vind dat we met elkaar een termijn moeten stellen voor wanneer het opgelost moet zijn, hoe we het ook moeten doen. Zo'n spektakel is het nu ook weer niet om ervoor te zorgen dat het veilig is om te rangeren en dat we kunnen blussen als er iets misgaat. Ik zie het probleem niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Aalst probeert mij te verleiden tot het noemen van een termijn, maar die kan ik echt niet geven. Dat zou een slag in de lucht zijn en dat ga ik gewoon niet doen. Ik kan nog een keer herhalen dat we echt gemotiveerd zijn om het zo snel mogelijk op te lossen, maar ik kan helaas geen termijn geven, want dan zou ik ook al moeten weten welke oplossing er moet komen. Dan kun je pas zeggen welke termijn daarbij hoort en dat weten we gewoon nog niet, hoe jammer ik dat zelf ook vind.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik hoor de Minister aan over het goederenvervoer. Ik wil een niveautje omhooggaan. We vervallen vaak in escalaties. Vorig jaar of anderhalf jaar terug hebben we de situatie op de Kijfhoek gehad en nu hebben we weer andere situaties. Toen hebben we ook tegen de Staatssecretaris gezegd: het goederenvervoer moet in de toekomst chefsache worden. De vraag is hoe dit allemaal past in het Masterplan Spoorgoederenvervoer van het ministerie en de vervoerders. Wie heeft de regie? Nederland heeft een van de grootste havens: Rotterdam. Daar willen we iets mee. Als wij van Rotterdam willen doorvoeren naar Duitsland of naar andere landen – wij hebben logistieke hotspots in Nederland – waar komt dit dan bij elkaar? Het is voor mij te mager om te zeggen: alle partijen zitten aan tafel. Wie heeft de regie? En wat hebben we nodig om de goederencorridor, de Rotterdamse haven, klaar te maken voor het economisch groeivermogen naar de toekomst toe? Want de infrastructuur is ook een van de punten die in de brief van Minister Wiebes staat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als het gaat over het goederenvervoer, dan zegt de term het al: de regie daarvoor ligt bij collega Van Veldhoven en mij samen. We doen samen de MIRT-overleggen – nu tijdelijk even niet, maar straks weer wel – en we kijken samen naar de modal shift. We willen zo veel mogelijk vrachtwagens van de weg af en meer vervoer op het water en het spoor. In sommige gevallen zou je misschien zelfs wat vervoer van het spoor naar het water of de buisleidingen willen, bijvoorbeeld als het om gevaarlijke stoffen gaat. Over die laatste modaliteit hebben we het soms weinig, maar die is voor gevaarlijke stoffen zeer interessant. We maken in gezamenlijkheid met de medeoverheden, de transportsector in de brede zin en het Havenbedrijf de afwegingen, maar de uiteindelijke regie ligt bij ons ministerie.

De voorzitter:

Dan komt de Minister bij het blok omgevingseffecten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat sluit een beetje aan bij wat we net zeiden over het grand design. We willen natuurlijk allemaal graag de groei op het spoor faciliteren, maar niet als de omwonenden en de omgeving daar zwaar onder te lijden hebben. Daarom is er vanuit ons ministerie volop aandacht voor de omgevingseffecten. Voor geluid is er een wettelijk kader, dat omwonenden beschermt. Er zijn geluidsproductieplafonds voor het hele spoor-netwerk vastgesteld. Omdat piekgeluiden en nachtelijke verstoring de

meeste overlast veroorzaken, tellen deze zwaarder mee in de berekening van het geluidniveau. De naleving ervan wordt jaarlijks gecontroleerd. Bij een dreigende overschrijding komen maatregelen in beeld. Individueel is er de bescherming dat het geluid op de gevel niet boven de 65 dB mag komen, anders moeten er ook gevelmaatregelen worden getroffen. Daarnaast wordt er in toenemende mate ingezet op aanpak bij de bron door het stimuleren van het gebruik van minder lawaaiige treinen. Bij bijna 100% van de treinen voor personenvervoer wordt al dat soort materieel ingezet. Voor het goederenvervoer ligt het aandeel op ongeveer de helft, maar ook dat gaat snel oplopen naar 94% in 2030. Zowel ons ministerie als ProRail stimuleert de ombouw van goederentreinen met twee regelingen. De ene is de prestatieregeling stillere treinkilometers. Nou denk ik dat de mensen die langs die trajecten wonen eerder zullen spreken over «minder lawaaiig» dan over «stiller», maar goed dat is een beetje de portee. Daarnaast is er de prestatieregeling die er is voor de toename van minder lawaaiige goederentreinen. U heeft ook over trillingen gesproken. Dat is een veel complexer vraagstuk, omdat het dan ook om een samenspel gaat van bijvoorbeeld de constructie van een huis, de samenstelling van de bodem, de kwaliteit van het spoor en het materieel dat eroverheen rijdt. Daarom is er een integrale aanpak ingezet langs drie sporen: onderzoek en kennisontwikkeling, verbeteren van het instrumentarium en kortetermijnacties. Met een innovatieagenda wordt er nu ook echt ingezet op betere maatregelen. Daar gaan we ook testen voor doen in de praktijk. U weet van de praktijkproef om langzamer te rijden in de nacht om te kijken of trillinghinder daarmee terug te dringen is en wat daarvan de effecten zijn voor zowel de omwonenden als de vervoerders. Voor nieuwbouw is een handreiking tot stand gekomen, zodat er bij nieuwbouw of grootscheepse renovatie langs het spoor zo veel mogelijk rekening mee wordt gehouden door geluidsadaptief te bouwen, zoals dat zo mooi heet. ProRail werkt met TNO aan de actualisatie van het schadeprotocol. In situaties met veel klachten van omwonenden volgt er ook een analyse van ProRail. Daarnaast zijn we met de vervoerders in gesprek – u had het net over de vierkante wielen – om te werken aan de optimalisering van het onderhoud van het materieel. We zetten dus breed in. Dat gaat van purschuim tussen de stenen spuiten tot matjes onder balken. Ik vind het heel mooi om te zien hoeveel innovativiteit er is en loskomt waardoor er creatief kan worden meegedacht over alles wat je kunt doen om de overlast te beperken. Er komt heel veel los. Ik vind dat heel mooi om te zien. De heer Laçin vraagt of... Hé, hier staat dat u van het CDA bent, maar dat is niet zo hè?

De heer **Laçin** (SP):

Dat kan ik bevestigen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zijn er op het spoor ook afspraken ten aanzien van geluid zoals voor Schiphol, bijvoorbeeld dat het in de nacht tien keer zo zwaar telt als overdag? Dat soort afspraken zijn er niet. Bij het spoor geldt een andere methodiek, maar die sluit wel aan, in die zin dat het in de nacht zwaarder doorwerkt. In die zin hebt u dus wel gelijk dat het zo is. Nachtrust is gewoon ontzettend belangrijk. Dan ervaar je veel meer hinder. De avond heeft een strafcorrectie van 5 dB en de nacht van 10 dB. Het is dus een verdubbeling. Daarom is er in de avond en nacht minder ruimte om treinen te laten rijden dan overdag.

Dan nog een specifieke vraag van de heer Amhaouch, die wel van het CDA is, over RONA. Het voorbeeld was dat alles aan één kant geïsoleerd is en aan de andere kant niet. Hoe kan dat nou? Kan de Minister daar iets aan doen? In het meerjarenprogramma geluidsanering wordt geluidsanering juist nu door ProRail en RWS integraal aangepakt om landelijk één

uniform beschermingsniveau te garanderen. De no-regretmaatregel zoals raildempers op de Brabantroute en de Benthemroute is reeds uitgevoerd. Daarnaast loopt er nu dus een gefaseerde aanpak waar de zwaarst belaste gevallen nu ook worden uitgevoerd in fase 1. We zijn op basis van de lessen uit fase 1 de raming voor fase 2 aan het afronden. Dan kijken we hoe dat zich verhoudt tot de budgetten die nog resteren en of er aanvullende maatregelen nodig zijn. We moeten natuurlijk de wettelijke bescherming overal garanderen op grond van de binnenwaarden, minimaal met gevelmaatregelen en waar dat kan met bron- en overdrachtsmaatregelen, zoals we dat overal doen, bij wegen bijvoorbeeld met geluidsschermen. Isolatie viel van 2006 tot 2010 onder de oude aanpak onder de gemeenten. Niet alle gemeenten hebben dat op dezelfde manier opgepakt. Dat is precies de reden waarom we nu kiezen voor een landelijk programma.

De heer Ziengs zegt dat de mens centraal moet staan bij de ontwikkeling van het bestaande spoor en vraagt of ik wel genoeg naar innovaties kijk om trillingshinder te beperken. Ik heb net al een paar voorbeelden genoemd. Innovaties kunnen echt wel een verschil gaan maken in de toekomst. Vooral bij trillingen is dat wel heel erg gewenst, omdat we op dit moment gewoon niet echt een eenvoudig toepasbare, effectieve en betaalbare maatregel hebben. Dus alle innovativiteit is welkom. Tegen alle studenten die op de universiteiten rondlopen en denken «wat voor onderzoek zal ik eens voor mijn master doen?», wil ik zeggen: dit is een onderwerp waar je echt iets op zou kunnen bereiken, dus ik roep jullie op om hiermee aan de slag te gaan. Die innovaties hebben we nu helaas nog niet op de plank liggen. Daarom is er ook die innovatieagenda, waarover de Kamer afgelopen zomer geïnformeerd is. Ik hoop echt dat we daar de opties voor een effectieve aanpak mee kunnen vergroten.

Is bekend of er meer projecten dan Meteren-Boxtel worden geraakt door de PAS- en pfas-problematiek, vraagt de heer Ziengs. Voor de meeste spoorprojecten, waaronder ook de meeste PHS-projecten, geldt dat er alleen een tijdelijke stikstofbijdrage is, dat wil zeggen alleen in de aanlegfase. Waar nodig zullen tijdig mitigerende maatregelen worden ingezet om te zorgen dat die projecten wel door kunnen gaan. Dat kan soms ook door elektrisch materieel in te zetten, waarin we ook versnelling proberen te krijgen. Door de gemeente Boxtel wordt een PHS-project uitgevoerd voor de aanleg van een rondweg. Dat wordt geraakt. Dat ligt wel iets gecompliceerder. Daardoor kan een overweg niet afgesloten worden. De effecten voor de corridor Breda-Eindhoven worden volgens planning in beeld gebracht.

Wat betreft pfas heeft de Minister voor Milieu en Wonen begin december de Kamer geïnformeerd over het aangepaste tijdelijk handelingskader. In februari bent u geïnformeerd over het feit dat uit nadere onderzoeken van ProRail blijkt dat met het aangepaste kader ook het overgrote deel van de projecten gelukkig geen hinder zal ondervinden van pfas. Ik houd uw Kamer uiteraard goed op de hoogte via de voortgangsrapportage. We moeten alleen voor Meteren-Boxtel goed in kaart brengen welke mitigerende maatregelen daar de oplossing kunnen zijn.

Voorzitter, dan denk ik dat ik de vragen over dit onderwerp heb beantwoord.

De voorzitter:

De heer Schonis heeft een motie ingediend, die is aangenomen. Hij wil daar graag een update van u over krijgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zit niet bij de antwoorden die ik hier heb. Mag ik die vraag nog even parkeren? Misschien zit het in het laatste blokje, maar ik ben het nog niet tegengekomen. Uit mijn blote hoofd weet ik het niet, maar ik kom erop terug.

De voorzitter:

Ik geloof dat het verzoek is het nummer van de motie nog even te noemen voor de ambtenaren.

De heer Schonis (D66):

Het was 35 000-60, de begrotingsstaat voor 2019. Het was in december 2018 en uit mijn hoofd gezegd, was het dus 35 000-60. Ik ga zo zoeken. Ik heb 'm gisteren nog gezien.

De voorzitter:

Wij vinden dit al heel knap. Ik kijk even of er nog andere onbeantwoorde vragen zijn in dit blok. Nee? Dan gaan we door met het blokje internationaal.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als de heer Schonis 'm gisteren nog gezien heeft, kan hij de motie wellicht nog snel even mailen.

De heer Schonis (D66):

Bij 2 voor 12 heb je dan zo'n belletje volgens mij.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat zoeken we op!

Ik ga gelijk verder met de heer Schonis, niet om hem van het verzenden van een mail af te houden, maar om zijn vraag te beantwoorden op welke wijze de Minister zich inzet om een Europabrede aanpak voor de internationale trein te verbeteren. Dat staat hoog op de agenda bij collega Van Veldhoven en bij mij. Dan hebben we het niet alleen over het in stand houden en optimaliseren, maar ook over het realiseren van internationale verbindingen. Dat is, zoals u ook weet, heel complex, want dan gaat het om afspraken met vervoerders en infrabeheerders uit andere landen en om infrastructuur die moet worden aangepast. We hebben het net over het ERTMS gehad. Je hebt ook nog de complicatie dat het in allerlei landen nog lang niet op dat ene ERTMS-niveau zit en dat er allerlei verschillende systemen zijn. Dus in de spoortechniek en in de wet- en regelgeving zitten nog verschillen. En dan hebben we het nog niet eens over de dienstregeling, de ticketing en de informatievoorziening. Ik wil dus toch even schetsen dat het heel erg complex is.

U was, denk ik, allemaal enthousiast over de position paper die ik heb aangeboden aan de Europese Commissie. Ik vond het eerlijk gezegd ook best verbazingwekkend dat het personenvervoer er niet in was opgenomen. Het doel van die position paper is natuurlijk om het internationale spoor hoog op de Europese agenda te krijgen, juist omdat het zo uitstekend past binnen de hele Green Deal-gedachte van de Europese Commissie. In de voortgangsbrief internationaal spoor, die ik dit voorjaar aan uw Kamer stuur, zal ik wat nader ingaan op die position paper, op de ontvangst in Europa en op de vervolgstappen. Onlangs is er ook een congres geweest in Warschau, waar Elisabeth Werner, de DG MOVE, ook het een en ander heeft gezegd, maar dat is nog niet helemaal uitgekristalliseerd. Ik denk dat het fijn is voor u als we een totaalplaatje kunnen presenteren van wat we van collega-koploperlanden kunnen verwachten en wat de Europese Commissie van plan is. Dan kunnen we u in één keer goed informeren. Het is de inzet om het echt een stap verder te brengen.

In aansluiting daarop vroeg mevrouw Kröger wat mijn strategie is om op de korte afstanden zo veel mogelijk vluchten te vervangen door treinen. We zijn het met elkaar eens dat de internationale trein voor de korte afstand een goed en duurzaam reisalternatief kan bieden, zowel voor de auto als voor het vliegtuig. Waar vliegtuigen een verbinding zijn tussen A en B ondervangt de internationale trein vaak ook nog een vervoersvraag

voor de tussenliggende steden op de verbinding van A naar B. Dus in die zin zitten daar ook nog extra voordelen aan, waardoor we breder kijken dan alleen naar de substitutie van de vlucht, omdat je met de trein nog wat meer kunt bereiken. We zoeken een sterke Europese samenwerking. Dat doe ik niet alleen met de collega's die zich met het spoor bezighouden, maar ook met de collega's die zich met de luchtvaart bezighouden. Ik doe het allemaal: te land, ter zee en in de lucht. Maar dat is in veel andere landen niet zo, dus je moet soms met de een en soms met de ander schakelen. In Zweden hebben we bijvoorbeeld niet alleen contact met degene die over spoor en luchtvaart gaat, maar wordt ook de Minister voor milieu en omgeving, als ik het een beetje vertaal, erbij betrokken. We kijken er dus heel breed naar.

We nemen dit natuurlijk ook mee in het Toekomstbeeld OV. Op welke manieren kan het Nederlandse ov-systeem het beste aangesloten worden? Dat sluit ook een beetje aan op wat de heer Amhaouch eerder inbracht. Daarnaast kijken we met de NS, ProRail, Schiphol en KLM op welke wijze we de luchtvaart en het spoor beter op elkaar aan kunnen laten sluiten. Ik verwacht u in het voorjaar te kunnen informeren over de voortgang van het internationale spoordossier. Binnen een paar weken kunt u een brief verwachten waarin we daar iets meer op in zullen gaan. Dan Heerlen-Aken. Dan kijk ik automatisch richting de heer Amhaouch en de heer Laçin, die daar vragen over hebben gesteld. Wat is de stand van zaken? Kan het nog binnen de huidige concessie? Samen met de betrokken partijen wordt bekeken hoe de kwaliteit van de verbinding Amsterdam-Heerlen-Aken aantrekkelijker kan worden. Recent is er een gefaseerde verbetering van die verbinding uitgewerkt. Zo snel mogelijk – dat is altijd beperkt, maar eind 2022 – komt er een extra verbinding naar Herzogenrath, die vervolgens ook doorgaat naar Aken, met een goede overstap op de IC van de NS. Voor de langere termijn komt er verder onderzoek naar een mogelijke rechtstreekse intercity naar Aken. Uiterlijk in het tweede kwartaal van dit jaar, voor de duidelijkheid, wil ik in goed overleg met de Duitse partners een besluit nemen over een gefaseerde verbetering. Ik zal u daar uiteraard tijdig over informeren, maar in ieder geval voor – want dat voel ik aankomen – de definitieve besluitvorming over de spoorordering, zoals u ook hebt verzocht in de motie-Amhaouch (35 300-A nr. 36). De NS heeft aangegeven dat de realisatie van een directe intercity naar Aken onder de huidige hoofdrailnetconcessie niet mogelijk is, maar we zijn er dus mee aan de slag.

De voorzitter:

Daarover heeft de heer Amhaouch een vraag.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat er tussentijds iets moet gebeuren... Daar vroeg mijn buurman naar. Er ligt een Kamerbreed aangenomen motie – op de PVV na, als ik het goed heb – die spreekt over de nieuwe concessie 2025. Ik zou graag zien dat de Minister de regie neemt en dat we dit gaan realiseren met alle partijen die ertoe doen. De Duitsers staan hiervoor open. Ik wil dat we gaan werken aan een plan hoe het wel kan en dat we niet zeggen: ja, maar het is moeilijk. Alle alternatieven van een intercity naar Aken... Ik ben niet geïnteresseerd – en dat straalt de motie ook niet uit – in een Arriva-trein of welke vervoerder dan ook. Het gaat over een intercity naar Aken toe. Ik wil daar graag een reactie op van de Minister. Hebben we hetzelfde beeld van de nieuwe concessie? Hoe kunnen we het zo organiseren dat we een politieke beslissing kunnen nemen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat heb ik de heer Amhaouch ook zeker niet in de mond willen leggen. Ik dacht: ik kan twee vragen in één beantwoorden door in één keer het hele plaatje te schetsen. U had het over het langetermijnperspectief voor een

volgende concessie. Ik kan u toezeggen dat wij in het tweede kwartaal in goed overleg tot een besluit zullen komen en dat u daar voor de definitieve keuze van de spoorordening ook over geïnformeerd wordt.

De heer **Schonis** (D66):

Ik had dat belletje moeten rinkelen. Het was de motie 35 000-A-60. Ik had het nummer gek genoeg goed onthouden. Het gaat om dezelfde begrotingsbehandeling als waar de heer Amhaouch het net over had. De Minister zei net tussen neus en lippen door iets over de internationale spoortop in het kader van de Europese Commissie. Ik zou toch wel wat concreter willen horen wat de inzet wordt van de Minister. Gaan we echt toewerken naar een Europese spooragenda? Gaan we nadenken over een Europees spooragentschap om beter met elkaar verbindingen af te kunnen spreken? We hebben het vorig jaar al een keer gehad over dat soort concrete acties. Nu is het moment om ze waar te maken. Ik ben dus toch benieuwd of de Minister daar wat concreter over kan zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat kan ik op dit moment heel lastig. We beginnen natuurlijk met de position paper. We gaan met andere landen in gesprek om te kijken hoe zij daartegen aankijken. Van het ene land krijg je daar bemoedigendere reacties op dan van het andere; dat kunt u zich ook voorstellen. We gaan even kijken wat de Europese Commissie precies van plan is. Wat is haar uitwerking? Kunnen we ze verleiden om dit hoog op de Europese agenda te krijgen? We zullen daar verder op moeten inzoomen, maar ik heb net al toegezegd dat we u voor een volgend overleg over het spoor nader zullen informeren over wat onze inzet precies kan zijn, want het moet wel iets haalbaars zijn.

De **voorzitter**:

Ik zag volgens mij ook mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zat te wachten of het aan eind van dit blokje ook nog over de Eurostar en over een heleboel andere onderwerpen zou gaan. Ik hoor dat dat nog komt. Dan wacht ik het eind van dit blokje af.

De **voorzitter**:

Dan tel ik deze niet mee.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zal ik de Eurostar eerst doen?

De **voorzitter**:

Nee, want er is nog een vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb nog een aanvullende vraag over Heerlen-Aken. Het klopt inderdaad dat ik degene was die vroeg naar de mogelijkheden binnen de huidige concessie. Ik hoor de Minister zeggen: dat is onmogelijk en dat gaat niet gebeuren. Maar ik hoor ook dat er gesprekken lopen en dat er in het tweede kwartaal informatie naar ons toekomt. Ik zou de Minister willen vragen om die mogelijkheid toch mee te nemen in het gesprek met de NS en om ons daarover in dezelfde brief te informeren. Wil zij daarin meenemen dat de NS nu 79 treinen heeft besteld, en een optie heeft op nog meer treinen, die niet naar Duitsland kunnen? Daar vroeg de heer Amhaouch in zijn eerste termijn aandacht voor. Ik wil dat de NS goed kan duiden dat de treinen die straks komen – er is een optie om nog meer treinen te bestellen – in ieder geval klaar zijn voor 2025, als ze naar Aken

door moeten rijden, maar als het kan, graag wat eerder. Wil de Minister die twee punten meenemen in het gesprek en ons daarover informeren?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, prima.

De heer **Laçin** (SP):

Telt die interruptie ook niet mee?

De **voorzitter**:

Haha! De Minister gaat verder met haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan ga ik toch nog een heel lang antwoord geven.

Mevrouw Kröger vroeg net naar de Eurostar. Zonet in de schorsing ben ik even de handen gaan wassen, zoals dat heet, en wie kom ik tegen op het toilet? Collega Broekers-Knol. Dus ik zeg: ik zit net in dat debat; hoe staat het met de KMar-capaciteit voor de Eurostar voor de derde en vierde trein? Het goede nieuws is dat dit geregeld wordt. Verser van de pers dan dit kan eigenlijk niet. Ik zou bij dezen mede namens haar alvast een compliment over willen brengen aan de KMar, want het is best een puzzel voor hen, maar het wordt geregeld. Ik denk dat dat goed nieuws is. Ik weet niet of dat meteen een vraag oplevert.

De **voorzitter**:

Ja, dat doet het, bij de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik zag een kwartier, twintig minuten geleden de antwoorden binnenrollen op de gestelde vragen. Daarover werd ik geïnformeerd door mijn medewerker. Ik zag dat er gelukkig wat actie was ondernomen. Dat het op het toilet gebeurd was, was mij onduidelijk, maar dat is nu helder. Dank u wel.

De **voorzitter**:

En we zagen dat het goed was.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb geleerd dat je overal gelijk zaken moet doen!

De **voorzitter**:

Dan gaat de Minister verder met haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik wil toch nog wel even breder bij de Eurostar stilstaan. Het is natuurlijk hartstikke mooi nieuws. Ik mocht samen met collega Broekers-Knol de festiviteiten bijwonen van de eerste trein waarbij je dus niet meer in Brussel eruit hoeft. Eerder moest dat natuurlijk: met je koffer eruit, in de rij, weer je paspoort laten controleren. Dat dit er tussenuit is, geeft echt ontzettend veel tijdswinst. Daardoor wordt het echt concurrerend. Ik denk dus dat we er alle belang bij hebben om dat voluit te faciliteren. Ik denk dat het een hele mooie stap verder is. Ook de benodigde aanpassingen van de voorzieningen voor controles op de stations zijn in volle gang. Eurostar zelf laat weten dat ze op tijd zullen worden afgerond. Vanaf 30 april zijn er twee treindiensten per dag, waarbij de grens- en beveiligingscontroles al in Nederland kunnen plaatsvinden. Wanneer die derde en vierde komen, heb ik op het toilet nog niet precies kunnen uitvinden. Het wordt september, hoor ik hier naast me. Dat gaat dus best snel. Volgens mij waren dit de vragen over Eurostar, dus dan ga ik door.

De voorzitter:

Nou, voordat u doorgaat is er nog een vraag van mevrouw Kröger over de Eurostar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is natuurlijk ontzettend goed nieuws dat er eindelijk schot in zit en dat er capaciteit is om naar een derde en vierde trein te gaan. Mijn vraag was eigenlijk hoe je een echte schaalsprong kunt maken. Ik begrijp dat dat niet volgend jaar al kan en dat je daar tijd voor nodig hebt. Maar hoe kun je ervoor zorgen dat je een dienstregeling zoals bij de Thalys krijgt voor de Eurostar en dat het echt een trein wordt waardoor je 10.000 vluchten vanaf Schiphol kunt vervangen? Wat is het langetermijnplan waar deze Minister aan werkt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Natuurlijk willen we dit zo veel mogelijk uitrollen. Laat ik dit aspect nog even meenemen in de brief over het internationale spoorvervoer. Ik ben voor nu vooral heel blij dat we deze stap gerealiseerd hebben. Op wat er precies nodig is om het nog verder op te schalen, moeten we later terugkomen. Dat zullen we in die brief meenemen als u dat goed vindt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Is die brief dan ook meteen het actieplan internationaal spoor, waar wij als Kamer al een aantal keer om gevraagd hebben?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is de bedoeling dat dat meegestuurd wordt, ja.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan ga ik vrolijk verder. De Minister zegt: de trein Amsterdam-Londen is een duurzaam alternatief. We kunnen daar 193 miljoen kilo CO₂ mee besparen. Maar is het niet pas echt een duurzaam alternatief als die ruimte niet ingevuld wordt met vluchten die nog veel meer CO₂ uitstoten? Is dat niet de logische consequentie als je het hebt over substitutie van vliegen door treinen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het zal mevrouw Kröger niet verbazen dat ik niet voor een krimpscenario op de vliegvelden pleit, want we hebben in het regeerakkoord andere zaken met elkaar afgesproken. Maar ik voel wel met haar mee in de zin dat we aan de slag zijn met haar motie, die is aangenomen, om bij de herziening van de nieuwe slotverordening ook heel graag te willen kunnen sturen op duurzaamheid, maar ook op netwerkqualiteit. De schaarse vluchten die we hebben, willen we wel graag inzetten voor die plekken die nu eenmaal niet goed bereikbaar zijn met de trein. Met dat aspect zijn we volop aan de slag. We willen ervoor zorgen dat de bestemmingen die voor de Nederlandse economie en onze hele connectiviteit van belang zijn, bereikbaar zijn en blijven.

De voorzitter:

Dit wordt uw vierde en laatste vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker. De Minister zegt dat vanuit het oogpunt van duurzaamheid korteafstandsvluchten worden vervangen door treinen; dat zegt ze. Als je een vlucht van Amsterdam naar Brussel of van Amsterdam naar Londen vervangt door een vlucht naar Rio de Janeiro of naar Beijing, dan draagt dat toch niet bij aan duurzaamheid? Je gaat dan meer CO₂ uitstoten. De logische consequentie is dan toch dat je die vluchten eruit haalt en dat dat de bijdrage is van de luchtvaart aan het reduceren van de CO₂-uitstoot?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Over de bijdrage van de luchtvaart aan de reductie van CO₂ en alle andere zaken spreken we in andere debatten nog met elkaar verder. Ik wil er nog één zin aan wijden. Duurzaamheid is daarbij niet het enige belang. Er is ook nog een economisch belang, het belang van de connectiviteit. Daar zoeken we natuurlijk met elkaar een goede balans in.

De **voorzitter**:

Dan gaat de Minister verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan nog even reageren – ik doe dat maar even tussendoor – op de motie van de heer Schonis over de stand van zaken over het WHO-advies over geluid. Het RIVM zal met een advies komen voor hoe om te gaan met het WHO-rapport in dezen. De verwachting is dat dit advies nog voor de zomer gereed is. Dan zullen wij dus ook hopelijk nog voor de zomer uw Kamer kunnen informeren over dat advies van het RIVM en over hoe wij daarmee om willen gaan.

Over Heerlen-Aken heb ik al het een en ander gezegd. Daar komen we nog op terug.

De heer Schonis heeft nog gesproken over de snelle treinverbinding Amsterdam-Stockholm-Helsinki. Hoe kijken we daartegen aan? Dat moet u echt zien in het licht van de position paper aan de Europese Commissie. Hoe krijgen we Europese samenwerking voor elkaar? Door goed te kijken naar het huidige netwerk van hsl-lijnen, maar ook naar het conventionele spoor. Een aantrekkelijk spoornetwerk kan natuurlijk niet alleen berusten op hogesnelheidstreinen. We kijken samen met de gemeente Amsterdam naar de verbinding met Stockholm. Het is wel zo dat we eerder hebben vastgesteld in het kader van substitutie voor de luchtvaart dat daar zes steden uitkwamen waar het potentieel het grootst was. We hebben toen ook gezegd dat onze prioriteiten daaraan gegeven moeten worden en dat we vooral daar moeten proberen om stappen te zetten. Dan zit er meer potentieel op sommige andere steden dan op Stockholm bijvoorbeeld. Denk dan aan Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Daar ligt de prioriteit. Laaghangend fruit kun je het niet noemen, want het is nog heel erg moeilijk, maar daar zit wel het grootste potentieel. Wat belangwekkend is om daarbij te vermelden, is dat de Duitsers ook significante verbeteringen gepland hebben in de komende jaren, waardoor er weer nieuwe kansen ontstaan, waar we natuurlijk ook graag met de oosterburen over in gesprek blijven.

Om een beetje in de sfeer te blijven: de heer Amhaouch vroeg naar de Berlijntrein. Versnelling van de verbinding naar Berlijn wordt voor verschillende termijnen onderzocht, ook conform de toezegging uit het AO Internationaal spoor van februari vorig jaar en de motie van het lid-Amhaouch. Wat zegt u? Amhaouch c.s.? Dat staat er niet bij. Uit een nadere uitwerking van de quickscan voor die verbinding blijkt dat voor de dienstregeling 2024 een reistijdwinst van een halfuur op die route kansrijk is. Daar zijn we met de Duitse collega's over in gesprek. Ik verwacht dat ik u deze zomer over de voortgang kan rapporteren. Een verdere versnelling van die verbinding op langere termijn wordt uiteraard meegenomen in het Toekomstbeeld OV. Daar zal ik u dit najaar over informeren. Maar op dat halve uur per 2024 komen we dus eerder al terug.

De **voorzitter**:

Daarover is een vraag van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik worstel een beetje of dit een interruptie moet zijn, want dit is eigenlijk niet het antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was wanneer die rapporten komen. Er zou een gelijkwaardig onderzoek komen naar de route via

Arnhem en via Enschede. Dat is al een jaar geleden gevraagd. De vraag is: waarom komt dat maar niet naar de Kamer toe?

De voorzitter:

Dat is gewoon een interruptie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat komt dit najaar.

De voorzitter:

De Minister zegt dat het dit najaar komt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Gemeenten langs de Berlijntreinroute willen verbinding houden, maar we willen het ook snel houden. Het klopt dat de huidige Berlijntrein echt van belang is voor diverse plaatsen langs de grens. We zullen dus het maximale doen om het te versnellen. Zoals de heer Amhaouch zegt kijken we naar de beste route om snel op het Duitse hsl-net aan te sluiten en Amsterdam en Berlijn goed te verbinden.

Waarom besluiten we nu niet over de spoorverdubbeling Utrecht-Arnhem, vroeg mevrouw Kröger. Zoals aangegeven kijken we in het Toekomstbeeld OV breed naar de goede verbinding met Duitsland. Ook de benodigde infrastructuur worden daarin meegenomen. Ook hier kom ik in het najaar dus graag op terug.

Hoe gaan we zorgen voor meer capaciteit voor extra treinen richting Keulen? In het Toekomstbeeld OV onderzoeken we, ook met de Duitse partners, hoe we de corridor via Arnhem naar Duitsland vorm kunnen geven. De reis naar Keulen is daar onderdeel van. De NS geeft aan dat ze de haalbaarheid van extra treinen naar Keulen op korte termijn niet kansrijk achten. Ik heb al aangegeven dat ik daar nog op terug ga komen. Uiteraard zullen wij met ProRail en de vervoerders de uitdagingen aan blijven gaan om te komen tot verbeteringen, ook op de middellange termijn, als daar mogelijkheden voor zijn.

Dan kom ik bij Kaldenkirchen. Duitsland heeft de status van het project spoorverdubbeling verhoogd. Er wordt ook door Deutsche Bahn onderzoek gedaan naar de haalbaarheid. Dat is dus ook onderdeel van de gesprekken met de regionale partners en de Duitse counterparts.

De voorzitter:

Volgens mij ligt er nog een vraag open van de heer Schonis over de capaciteitsaanvraag, of die gedaan was of niet.

De heer Schonis (D66):

Dat klopt helemaal. De Minister ging van Keulen naar Kaldenkirchen, maar ik was nog bij Keulen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De aanvraag is niet gedaan. In Nederland is wel capaciteit en in Duitsland niet, krijg ik hier ingefluisterd.

De heer Schonis (D66):

Dus om te zorgen dat ik het goed begrijp: er is in Nederland door de NS geen aanvraag gedaan omdat de NS al wist dat er in Duitsland geen capaciteit zou zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat is waar.

De heer Amhaouch en anderen hebben gevraagd hoe het zit met de spoortop met België en Duitsland. Als we alleen in Nederland nadenken, schiet het niet op, zeiden zij. U hebt natuurlijk helemaal gelijk dat

internationale verbindingen vragen om een internationale aanpak. Er wordt wel regelmatig in kleiner verband met de buurlanden allerlei overleg gevoerd over grensoverschrijdende verbindingen, bijvoorbeeld met de Vlaamse collega, Minister Peeters. In dit voorjaar is er ook overleg met de Duitse Minister Ferlemann. Ik zal in beide gesprekken verkennen of het nuttig is om een trilaterale spoortop te houden. We spreken ze allebei. Als ik dit nou bij allebei aanklaart, dan kunnen we kijken of zij daar ook heil in zien.

Dan de vraag over AirRail. Het kost toch meer tijd, zoals ik heb aangegeven. Het is ook complex om tot een verbetering te komen. Het kost iets meer tijd om dat voldoende uitgewerkt te krijgen, maar ik heb echt goede hoop dat we in de komende tijd het actieplan kunnen afronden en zo snel mogelijk naar uw Kamer kunnen sturen. Maar ik moet helaas zeggen dat het nu nog niet van het niveau is dat ik het naar uw Kamer kan sturen. De heer Amhaouch vroeg in het verlengde hiervan wat we gaan doen om ticketing en informatievoorziening voor grensoverschrijdende verbindingen, ook in relatie tot de luchtvaart, te verbeteren. Ik heb het net al gehad over de position paper spoor die we aan de Europese Commissie hebben aangeboden. Een van de aandachtspunten daarin is natuurlijk ook ticketing, boeking en informatievoorziening. We hebben in Nederland het platform BeNe AirRail, waar de reiziger geïntegreerde tickets kan kopen voor KLM, NS, Thalys, IC Brussel en Brussels Airlines. Er wordt dus wel gewerkt aan de vraag of dat concept verder uitgebreid kan worden. Er vindt overleg plaats met de reisbranche over de vraag of en hoe treintickets ook beter voor het voetlicht gebracht kunnen worden. Wat ook interessant is om te noemen, is de Maaspilot in Limburg, die in april van dit jaar gaat starten. Daar gaat beproefd worden of multimodale grensoverschrijdende van-deur-tot-deurvervoersoplossingen geboden kunnen worden. Er wordt een app gelanceerd waarmee juist geprobeerd wordt om de grensoverschrijdende reiziger in die regio direct te kunnen laten plannen, boeken en betalen. Dat is een heel mooie studie om te volgen. Als we daar succes mee zouden kunnen behalen, zou dat mooie effecten kunnen hebben, ook voor andere delen van het land. Om dat mogelijk te maken is er een standaard ontwikkeld, een API, een platform interface. Die wordt ook overgenomen door de deelstaat Noordrijn-Westfalen en België. Als we die API die wij nu ontwikkelen tot internationale standaard zouden kunnen maken, dan zou dat een mooie stap verder zijn.

Voorzitter, dat waren de punten over het internationale spoor.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden of er vragen zijn blijven liggen. Meneer Laçin?

De heer Laçin (SP):

Misschien heb ik het een beetje gemist, maar er is een aantal keer gerefereerd aan de Lelylijn en gevraagd hoe het staat met het haalbaarheidsonderzoek en wat de stand van zaken is. Ik heb het antwoord daarop niet echt gehoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zit in het blokje overig. Dat is niet oneerbiedig bedoeld.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Ja, dat is goed voorzitter, want ik had mijn punt al genoteerd voor de tweede termijn, maar ik kan het ook doen middels deze interruptie. Als het gaat om de lijn Amsterdam-Heerlen-Aken hebben we in 2025 én open toegang én een nieuwe concessie. Je zou dus met de effecten van andere

vervoerders op die lijn rekening kunnen houden. Mijn vraag zou dan zijn: waarom kan er geen aanbesteding plaatsvinden van die verbinding, waarbij ook gesproken wordt met andere partijen in het speelveld? Ik denk aan FMN, Flix en AllRail en dergelijke. Dan heb je een wat ander beeld en kun je misschien een optimaal resultaat krijgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb niet heel veel toe te voegen aan wat ik hierop al eerder heb geantwoord. Er wordt uitdrukkelijk bekeken wat er nog kan voordat de volgende concessie plaatsvindt. Daar heb ik de heer Amhaouch, nee, de heer Laçin toezeggingen over gedaan – nu haal ik ze weer door elkaar – namelijk om dat goed in beeld te brengen. Voor de lange termijn heb ik de heer Amhaouch al toegezegd om alle aspecten goed in kaart te brengen. Wat u er nu aan specifieke punten aan toevoegt, zal onderdeel van de afweging zijn.

De voorzitter:

Dan kunnen we nu naar het blokje overig. Ik zie nog wat openstaande vragen, maar geen woordvoerders die daarop aanslaan, behalve de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is eigenlijk een openstaande vraag van mevrouw Kröger. Die vond ik wel interessant omdat het in Overijssel nogal speelt rondom dat rapport en de vraag of er nou wel of niet speciaal gelobbyd is voor bepaalde stations. Volgens mij is daar niet echt een antwoord op gekomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij zijn daarover al schriftelijke vragen beantwoord. Volgens mij is dat een hele tijd geleden al afgedaan, dus die moeten ook bij u terechtgekomen zijn. Dat onderzoek is niet in onze opdracht uitgevoerd. Het is op zich een bekend fenomeen dat iedereen altijd heel snelle treinen wil vanaf zijn eigen gemeente naar een andere gemeente en dat alle tussenliggende gemeenten zeggen: je moet juist bij ons stoppen. Dat gemeenten hun best doen om treinen in hun gemeente te laten stoppen, is duidelijk. Dit onderzoek was niet van ons. Als u daar verdere vragen over hebt, moet u zich in de regio vervoegen.

De voorzitter:

Er was ook nog een vraag over Den Haag-Brussel van de heer Ziengs en een vraag over het station Eijsden. Zit dat in overig? Ja? Dan kunnen we daar nu mee verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, inderdaad. Het had onder internationaal spoor kunnen vallen, maar omdat het om een station gaat zit het in overig. Ik begrijp dat u dat voorstelt.

Misschien eerst in het algemeen over de situatie met het coronavirus, waar we in de hele samenleving mee te maken hebben. De heer Laçin heeft er vragen over gesteld. Wij kijken daar op het ministerie natuurlijk heel zorgvuldig naar. Wij kijken naar alle kritische infrastructuur, want het geldt natuurlijk heel breed. Wij moeten ervoor zorgen dat alles kan blijven functioneren, tot en met onze keringen aan toe. Ook de trein moet kunnen blijven rijden als er onverhoopt heel veel mensen ziek zouden worden. ProRail en NS maar ook de andere vervoerders hebben zich daarop natuurlijk voorbereid. Zij richten zich daarbij ook op de adviezen van het RIVM. We hebben het hier specifiek over de treinen en uiteraard is het uitgangspunt dat de treinen kunnen blijven rijden. Spoorvervoerders hebben ook continuïteitsplannen voor het geval een groot deel van het personeel uitvalt, want dat heel veel mensen tegelijkertijd ziek zijn kan bij

een reguliere grote griepgolf natuurlijk weleens vaker voorkomen. Er zijn continuïteitsplannen en er is voorzien in scenario's waarin er bijvoorbeeld 10% zieken zijn, maar dat kan ook doorgaan tot 50% uitval. Er zijn dus plannen voor hoe je daarmee zou kunnen omgaan. Als vervoerders in de tussentijd concrete vragen hebben, kunnen zij terecht bij het RIVM en de GGD's in regio's, maar ook bij het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van ons ministerie. De vervoerders hebben via OVNL een overlegstructuur opgestart, zodat zij gezamenlijk optrekken bij het beantwoorden van vragen. Daar delen zij ook ervaringen. Er is nu geen sprake van specifieke adviezen van gezondheidsinstanties voor het spoor anders dan de algemeen geldende adviezen: niezen in de elleboog, papieren zakdoekjes gebruiken en niet zoenen, tenminste niet... Nou ja, u weet wat ik bedoel. Houdt u zich vooral aan de adviezen van de experts van het RIVM, zou ik zeggen. Wij blijven uiteraard in nauw contact staan met de spoorondernemingen, en de overige ov-bedrijven volgen dat op de voet.

Er is nog een vraag gesteld over het enkelvoudig in- en uitchecken met de ov-chipkaart in de treinketen. Er zijn inderdaad diverse moties over een single check-in/check-out. Ik ben het er helemaal mee eens dat je natuurlijk wilt denken vanuit de reiziger. Gevraagd is welke eisen er zijn gesteld aan het nieuwe ov-betaalsysteem. Er is gezegd dat aan alle vervoerders gelijke eisen moeten worden gesteld. Ik ben het er zeer mee eens dat de reiziger centraal moet staan. De partijen in de ov-sector werken in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad samen om het gebruiksgemak van het ov-betalen verder te verbeteren. Ik denk dat het handig is om u te verwijzen naar de voortgangsrapportage van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Ik kan u toezeggen dat u deze voortgangsrapportage nog krijgt voor het algemeen overleg over ov en taxi van 25 maart. Ik zal die gelijktijdig versturen met de antwoorden op de schriftelijke vragen van de heer Amhaouch over het enkelvoudig in- en uitchecken. U komt de zin weleens vaker tegen als wij een uitstelbrief sturen: de afstemming vraagt wat meer tijd. U kunt zich voorstellen dat dat in dit geval ook zo is. Ik hoop dat u nog even geduld kunt hebben tot het debat over ov en taxi van 25 maart.

De heer Laçin vroeg hoe ik het vind dat de NS wijzigingen doorvoert. Het gaat hierbij om het afschaffen van de korting op de voordeelurenkaart bij reizen in de middagspits, terwijl de gebruikers dit abonnement al minstens tien jaar gebruiken. Op grond van de concessie voor het hoofdrailnet heeft de NS de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een abonnementenaanbod dat aansluit bij de wensen van de verschillende reizigers. NS heeft het reizen met korting in de middagspits voor nieuwe abonnementen in 2011 al afgeschaft. De verkoop van het voordeelurenabonnement is in datzelfde jaar ook stopgezet. Reizigers die in het bezit waren van dat abonnement konden het nog tegen de oude voorwaarden blijven gebruiken. In tegenstelling tot reizigers die in 2011 of later een dalvoordeelabonnement hebben aangeschaft, hebben zij de afgelopen jaren in de middagspits dus nog met 40% korting kunnen reizen. De heer Laçin vraagt of ik niet bang ben dat daardoor een heel aantal reizigers uit het ov zal stappen. NS heeft een analyse gemaakt en op basis daarvan verwacht NS dat niet. Want met de nieuwe voorwaarden kan in het weekend en op de doordeweekse dagen buiten de spitsuren nog steeds met 40% korting gereisd worden. Het grootste deel van de reizigers die het betreft, heeft een sociaal-recreatief reismotief of reist slechts af en toe met de trein. Deze reizigers hebben vaak de mogelijkheid om hun reis juist eerder of later te starten en zodoende de spits te mijden. Bottomline is eigenlijk: het is de verantwoordelijkheid van de NS. Zij hebben een goede analyse gemaakt waardoor ze tot deze conclusie komen. U zegt ook dat de NS goed presteert. Dat blijkt uit de brief van 28 februari. Ik denk dat het mooi is om dat compliment hier nog even breed met elkaar over te brengen aan NS. Het is hartstikke mooi dat die resultaten zo

goed zijn. En dan verbindt u daar de vraag aan: gaat u nu ook meer investeren in de capaciteit op het spoor? Binnen het MIRT-programma wordt fors geïnvesteerd in extra capaciteit op het spoor. Binnen het PHS, maar ook in de laatste ronde hebben we een fors bedrag uit mogen trekken voor aanpassingen op station Schiphol. Daarnaast heb ik onlangs in de brief over de capaciteit op het spoor aangekondigd extra middelen beschikbaar te stellen om de groei op het spoor op te vangen. Dat maakt het mogelijk dat ProRail nu door kleine aanpassingen aan de infrastructuur, op verschillende trajecten en juist op plekken waar het nu heel erg druk is meer, langere en nieuwere treinen in kan zetten. Ik denk dat dat mooi nieuws is voor de reizigers.

Dan de Lelylijn. Door diverse leden is hiernaar gevraagd. Hoe staat het met dat onderzoek? Waarom leg ik die niet gewoon aan? In het laatste Bestuurlijk Overleg MIRT heb ik met de regio afgesproken de verbinding tussen het noorden en de Randstad onder de vlag van Toekomstbeeld OV nader te onderzoeken. Het gaat dan om een potentiëstudie, waarbij ook opties met trein en bus, waaronder een aparte Lelylijn, worden bekeken. Anderzijds bezien we in een netwerkstudie natuurlijk ook de vervoerswaarde en de kosten van een snellere verbinding. Uiteraard kijken we daarbij ook naar mogelijke quick wins. Ik heb al eerder aangegeven dat het bredere onderzoek later komt. De specifieke onderzoeken hiernaar verwacht ik deze zomer. Dan kunnen we met de regio richting het najaar en richting de volgende MIRT-ronde afspraken maken over welke volgende stappen we op dit dossier eventueel met elkaar zouden kunnen zetten. Er wordt dus op voorgesorteerd dat we in het najaar weer een stapje meer duidelijkheid hebben.

De heer Ziengs vraagt naar het project Rail Ghent Terneuzen in het zeehavengebied van de North Sea Port. De afspraken uit het BO MIRT 2019 en de aangenomen motie die daarover gaat worden momenteel uitgewerkt door een internationale bestuurlijke ronde. De bereikbaarheid over het spoor voor goederenvervoer tussen Gent en Terneuzen staat daarin centraal. De kansen voor personenvervoer worden daar wel bij betrokken. Op basis van een MKBA wordt een adaptieve strategie uitgewerkt, inclusief de mogelijkheden voor een gezamenlijke financiering, fasering en afstemming van alle procedures die daarvoor nodig zouden zijn in Nederland en België. De volgende bestuurlijke ronde zal rond de zomer plaatsvinden. Dat wordt nu voorbereid. Ik denk dat u daar tevreden over zou kunnen zijn; er wordt volop aan uw motie gewerkt. Dan een heel specifiek punt: de spanningssluizen. Ook daar heeft de heer Ziengs naar gevraagd. Wat is er uit de tests gekomen die eind vorig jaar hebben plaatsgevonden en klopt de aanname dat aanpassingen niet nodig zijn? ProRail en NS voeren een quickscan uit naar de doelmatigheid van de verplaatsing en/of verkorting van die spanningssluizen. Dat loopt nog, dus ik kan daar niet op vooruitlopen. Maar ook die uitkomsten – de griffier mag weer gaan schrijven – zal ik voor de zomer met de Kamer delen. Daarin moet ook het antwoord worden gegeven op nut en noodzaak van die maatregel, juist gegeven de introductie van de nieuwe generatie intercity's en – ik kijk naar de heer Amhaouch – de maatregelen die allemaal in het pakket van 60 miljoen zitten. De gevraagde onderbouwing was niet helemaal op tijd rond. Vandaar dat we er iets meer tijd voor nodig hebben. ProRail had geadviseerd om als vervolgstap op die eerste analyse de effecten van het aanpassen of verplaatsen verder uit te werken. Dat zijn we dus aan het doen.

Dan de Nedersaksenlijn. Wat betekent het dat deze wordt bekeken in het kader van het Toekomstbeeld OV 2040? Er wordt toch wel aanvullend onderzoek gedaan, vraagt de heer Amhaouch. Rondom de motie over het haalbaarheidsonderzoek heb ik met de indiener – dat is mevrouw Van der Graaf – afgesproken dat we daarnaar kijken in het kader van het Toekomstbeeld OV. Recent onderzoek van de provincie laat zien dat de investeringskosten kunnen oplopen richting de 700 miljoen euro. Al die

kennis nemen we mee in de analyse voor het toekomstbeeld ov. Later dit jaar kunnen we iets meer zeggen over de haalbaarheid van een en ander. De heer Amhaouch heeft ook gesproken over de zweeftrein. Hoe staat het met de quickscan naar de supersnelle innovatieve treinconcepten? In het vorige overleg is al aangegeven dat dit best complex is. Er ligt geen onderzoek voor op de plank. We hebben daarom ook extern advies gevraagd om een quickscan op te stellen. Daar wordt dus aan gewerkt. Zodra dat onderzoek gereed is, zal ik de Kamer daar ook over informeren. Laten we daarvan zeggen dat we het uiterlijk dit najaar bij de MIRT-brief hopen te doen. Dan zou dat onderzoek afgerond moeten zijn.

Dan de stand van zaken van de gesprekken over de trein Breda-Utrecht. Ik zag ook al wat Bredanaars op de tribune zitten. Met de betrokken provincies geven we uitvoering aan de motie van Amhaouch, Paternotte en Van der Graaf op dat vlak. Rijk en regio werken in twee sporen. Werkspoor is gericht op de structurele verbetering van de ov-verbinding na afronding van de werkzaamheden rond 2030. Daarnaast wordt gekeken naar mogelijkheden om de bestaande verbinding zo goed mogelijk in stand te houden tijdens de werkzaamheden aan de A27. We kijken verder ook weer in het brede kader van het Toekomstbeeld OV naar mogelijkheden om de treinverbinding over bestaand spoor tussen station Breda en Utrecht via Den Bosch te verbeteren, want dat kan ook weer van groot belang zijn in verband met de werkzaamheden aan de A27.

Eijsden; daar is-ie dan. Klopt het dat reizigers bij station Eijsden dagelijks problemen hebben omdat ze niet kunnen inchecken? In- en uitchecken kan op station Eijsden op reguliere wijze voor binnenlands treinverkeer van en naar Maastricht. Op het station staan ov-chipkaartpalen en er staat ook een kaartautomaat van de NS. Als je de grens overgaat, moet je daar een vervoerbewijs voor aanschaffen. U hebt gelijk dat er op station Eijsden geen NMBS-kaartautomaat staat. Maar er kunnen wel tickets online worden gekocht. De Maaspilot in Limburg, waar ik net ook al iets over zei, zou mogelijk ook een oplossing kunnen bieden, want dan heb je die app, waarmee de reiziger, weliswaar online, de mogelijkheid heeft om in eerste instantie vanuit Limburg al tickets aan te schaffen voor, toegang te krijgen tot en te betalen voor dat grensoverschrijdende vervoer. Ik heb net al toegezegd dat ik voor het AO Ov en taxi van 25 maart de voortgangrapportage naar u toe zal laten sturen. Ik stel voor dat we er op dat moment verder over spreken.

De heer **Schonis** (D66):

Dat laatste lijkt me sowieso prima. Het probleem zit 'm er volgens mij specifiek in dat op het moment dat ik in de NMBS-trein stap die tot Maastricht gaat, wat een stukje binnenlands vervoer is in een soort onderconcessie voor Arriva, even uit mijn hoofd gezegd, die mensen niet kunnen controleren of ik legitiem heb ingecheckt. De NMBS heeft namelijk alleen maar kaartjes en geen ov-chipkaart zoals wij in Nederland hebben. Ik zie de Minister kijken of een manier alsof ze deze problematiek nog niet bedacht had.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laten we zeggen dat we daar en detail nog op terugkomen op 25 maart. Het is natuurlijk niet een heel lang traject. Als je wel een kaartje hebt of ergens anders zou instappen... Laten we gewoon even op een rijtje zetten wat precies het praktische probleem is en of de Maaspilot daarvoor een oplossing zou kunnen zijn. We komen er graag op 25 maart even op terug.

De **voorzitter**:

Dan gaat de Minister verder met het blok overig.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik moet uitkijken als Kamerleden al te vrolijk worden. De heer Schonis heeft nog gevraagd naar een stappenplan voor de verhoging van de bovenleidingspanning naar 3kV. Daar roept een motie van afgelopen november ook toe op. Dat zijn we samen met ProRail en de vervoerders aan het uitwerken. Daar verwacht ik ook nog voor de zomer een brief over te kunnen sturen. We vinden het zelf namelijk ook belangrijk om het uit te werken, want behalve energiebesparing levert het mogelijk ook nog reistijdbaten op. Het is dus echt wel interessant om verder uit te werken, en dat doen we ook.
Dan ben ik erdoorheen, voorzitter.

De voorzitter:

Nou, er is nog iets met fietsrekken volgens mij.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, de fietsrekken. De heer Schonis gaf aan dat veel fietsrekken op station Utrecht defect zijn. Wie is daarvoor verantwoordelijk? De NS zorgt voor het dagelijks beheer en onderhoud van de fietsenstallingen. De komende jaren zit er nog garantie op van de leverancier. De NS is in overleg met de leverancier om de kapotte fietsrekken gerepareerd te krijgen. Er zit nog garantie op, dus dat moet goedkomen.

Dan heb ik nog een vraag waar de voorzitter mij net al aan herinnerde, namelijk de vraag van de heer Ziengs of we Den Haag-Brussel in stand kunnen houden. Den Haag heeft zoals u weet net als Amsterdam een directe verbinding met Brussel, vier keer per dag. Ik zie geen aanleiding om daar iets aan te wijzigen. Dat is eigenlijk de korte reactie.

De voorzitter:

Dan is er nog de motie waarop u zou terugkomen. Doet u dat nu of in tweede termijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De vraag van de heer Schonis over de motie over geluid heb ik al beantwoord.

De voorzitter:

Ik wilde het even zeker weten. Dan gaan we over naar de tweede termijn van de Kamer. U heeft allemaal anderhalve minuut voor uw tweede termijn. Was er nog een vraag blijven liggen, meneer Ziengs?

De heer Ziengs (VVD):

Volgens mij is er een vraag van mij blijven liggen of ik heb niet goed opgelet. Ik ben tussendoor ook even richting toilet geweest om te kijken of ik daar wat overleg kon hebben, maar Broekers-Knol was al vertrokken. Ik was te laat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben hier ook genderneutrale toiletten.

De heer Ziengs (VVD):

Ik dacht dat we opgingen voor de genderneutrale toiletten, maar zover zijn we hier nog niet. Ik heb iets gevraagd over het spoorlijntje Coevorden-Bad Bentheim, dat doorloopt naar Neuenhaus. Ik had de indruk dat ik daar geen antwoord op heb gekregen. Ik heb ook de link gelegd met het personenvervoer Emmen-Rheine, dat een plek kan krijgen op de TNT-agenda. Ik dacht althans dat ik die vraag gesteld had.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het klopt zeker dat u daar vragen over heeft gesteld en u hebt ook gelijk dat ik daar nog niets over gezegd heb. Beide punten worden meegenomen in het Toekomstbeeld OV. Daar komen we dus in het najaar op terug.

De voorzitter:

Dan komen we nu bij de tweede termijn van de Kamer, met anderhalve minuut spreektijd per fractie. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik toch maar weer beginnen met de Waalhaven. De Minister zegt dat ze alles op alles zet om het zo snel mogelijk te regelen. De PVV vindt het nog steeds onbegrijpelijk hoe dit gegaan is. Ik vind het ook jammer dat zij geen termijn stelt, want dat betekent dat het goederenvervoer de dupe blijft. Het liefste zouden wij een of andere kortingsactie zien, want het is natuurlijk te gek voor woorden dat we wel de gebruikersvergoedingen omhooggooien, maar de infra niet op orde hebben. Misschien is het een goed idee dat ProRail en DCMR een gezamenlijk toiletbezoek plannen om te kijken of ze eruit kunnen komen, vergelijkbaar met wat de Minister na de schorsing zei.

Dan kom ik op ERTMS en Europa. De Minister heeft toegezegd dat ze alles op alles gaat zetten om Europa aan onze versie te houden. Daar ben ik blij mee. Dat zie ik positief in. Anderzijds zit daar wel heel veel risico aan, want juist als die versie weer afwijkt, zal dat extra investeringen vragen. Wat betreft de discussie over de goederenlocs versus het aanbod: het oude materieel vernietigen is eigenlijk kapitaalvernietiging. Dat blijven we bijzonder vinden. Ik hoop dat de Minister daar nog iets meer over kan zeggen. Ze heeft er al iets over gezegd, maar hoe moeten we dat nu gaan regelen met die goederenlocs?

Nog even kort over het rapport-Overijssel. De Minister geeft in de beantwoording van onze schriftelijke vragen aan dat het iets lokaals is voor de provincie Overijssel. Dat klopt, maar op het moment dat het ministerie het gaat opvoeren als bron, moeten we daar toch ook wat van vinden. Dan vind ik het te kort door de bocht om te zeggen: ga maar naar Overijssel en regel het daar maar. Als we het opvoeren als bron in een van onze stukken, dan moeten we daar ook een antwoord op hebben. Dan vind ik de conclusie «wie betaalt, bepaalt» heel bijzonder.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Van Aalst (PVV):

Het zijn te veel vragen, dus vandaar dat ik bij dezen een VAO aankondig.

De voorzitter:

Helemaal goed.

Dan komen we bij de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. Ik wil nog wel een aantal punten noemen. Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat zij de twee punten die ik over Heerlen-Aken noemde – de huidige concessie en de treinen die worden besteld – meeneemt en ons daarover gaat informeren. Wij zijn een van de partijen die zeggen: de Lelylijn, Utrecht-Breda, doe dat nu gewoon; wij zijn zover. Al die onderzoeken zijn belangrijk, maar die gaan denk ik hetzelfde uitwijzen. Terwijl wij hier zaten, kregen wij antwoorden op de schriftelijke vragen van de heer Ziengs en mevrouw Kröger over de Eurostar. Ik ben blij dat die eindelijk direct van Nederland naar Engeland gaat rijden.

Ik heb ook gevraagd naar de STS-passages. De redenatie is naming and shaming, maar daar gaat het mij helemaal niet om. We zien wel dat 80% tot 90% van de reizigerskilometers door de NS wordt gerealiseerd en dat het aantal STS-passages juist daar daalt en bij de regionale vervoerders en een paar spoorgoederenvervoerders omhooggaat. Ik zou dat dus wél specifiek willen hebben. Als dat niet wordt toegezegd, dan zou ik daar nog om kunnen vragen in het VAO dat is aangevraagd.

Over de voordeelurenkaart. De NS heeft een analyse gemaakt. De Minister voert gesprekken met NS. Zou de Minister in die gesprekken aan NS willen vragen om aan de mensen die uit die analyse komen dan ook een beter aanbod te doen? De NS zegt dan dus niet alleen «wij schaffen het af», maar ook «dit is wellicht een beter aanbod voor u». Wil zij de NS daar proactief op wijzen, opdat NS die mensen ook een aanbod doet?

Ik wil afsluiten met de geluidsoverlast. De vernieuwing op het vlak van het reizigersvervoer gaat veel sneller. Bij het spoorgoederenvervoer is dat wat minder. Laten we er dus vooral voor uitkijken dat we de piek daardoor niet naar de nacht verschuiven; laten we juist meer rust in de nacht bewerkstelligen.

Dat waren mijn punten, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. De heer Amhaouch, CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording. Een paar zaken. Eentje is nog blijven liggen: de onderwijsaanpak voor het spreiden van de spits. Daar heeft de Minister ook een brief over gestuurd. De vraag is eigenlijk wanneer we de resultaten per regio kunnen verwachten. Dan kunnen we dat voortvarend aanpakken na de goede pilots in Gelderland bij de HAN en de Radboud.

Voorzitter. De Minister heeft in een brief geantwoord op de motie-Amhaouch/Schonis over de capaciteit op het spoor richting 2030. Het ging over een aantal maatregelen. Wij hadden gevraagd om nou eens het totaalplaatje in zicht te brengen: welke maatregelen gaan we nemen, wat kost het en hoeveel capaciteit creëren wij dan naar 2030 toe? De twee A4'tjes gelezen hebbend, ben ik wel een beetje teleurgesteld. Er wordt gesproken over 5 tot 10 miljoen per jaar voor kleine functiewijzigingen, maar ik mis het totaalplaatje. Naar hoeveel capaciteit wordt de komende tien jaar opgeschaald? Wat kost dat? Of we het nu kunnen betalen, vind ik niet relevant. Ik wil dat de politiek een keuze kan maken, of dat nu is of richting de volgende termijn: wat moeten we doen? Ik vraag de Minister dus toch om daar goed naar te kijken en of zij daarover misschien aanvullende informatie naar de Kamer kan laten komen.

De Minister heeft gezegd dat we op boekingen en op ticketing terugkomen in het overleg over ov en taxi in maart. Dat is echt een dingetje. Het is goed dat de Minister met de Duitsers en de Belgen gaat kijken naar de spoortop. Ik zie hoeveel zaken er in België, Duitsland en Nederland stilliggen die we niet losgetrokken kunnen krijgen. Het is dus belangrijk dat we met z'n drieën optrekken om die gerealiseerd te krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Ziengs, VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Mocht ik in mijn eerste termijn de indruk gewekt hebben dat deze Minister alleen maar op de winkel heeft gepast: dat is geenszins het geval. Ik zie dat er best wel voortgang is op een aantal zaken, maar ik doelde toch even op meerdere brieven die voorbij zijn gekomen waarin iedere keer wordt gewezen op onderzoeken en wordt gezegd «het loopt nog», «het komt nog» et cetera. Maar dat heeft ook te

maken met de voorgaande Minister die zich hiermee heeft beziggehouden. Ik wijs erop dat we richting het zomerreces gaan. Omdat ik hier bijna tien jaar zit, weet ik uit ervaring dat ik na het zomerreces het idee zal hebben dat een heleboel dingen stil komen te liggen.

Mijn tweede puntje betreft Heerlen-Aken; ik gaf het net aan. De Minister heeft niet expliciet aangegeven dat ze met de FMN, FlixMobility en AllRail wil gaan spreken en met hen wil gaan kijken naar de open toegang en de aanbesteding. Ze komt daarop terug in kwartaal twee. Wellicht kan zij daar nog een wat helderder toezegging op doen.

Mijn laatste puntje had ik in mijn eerste termijn niet ingebracht, maar dat doe ik bij dezen: Amsterdam-Berlijn. Door ondernemers zijn allerlei initiatieven ontwikkeld om te kijken of dat via Twente kan. Is de Minister bereid om eens te kijken naar de economische impact in dat gebied van de besluiten die rondom dat dossier genomen moeten worden?

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik hoor de heer Ziengs, maar ik ben vergeten om in mijn eigen termijn te zeggen dat we het traject Heerlen-Aken vooral niet moeten gaan aanbesteden, omdat we juist een robuustere en snellere doorstroming willen op internationaal spoor. Als we dat weer gaan opknippen en een andere vervoerder dat gaat doen, dan zal dat alleen maar tegenwerken. Is de heer Ziengs het met mij eens dat wij het robuuster maken niet per se via aanbestedingen moeten doen, en vooral niet via aanbestedingen moeten doen, maar dat we juist naar de huidige capaciteit en naar huidige vervoerder, NS, moeten kijken om dat zo snel mogelijk en zo goed mogelijk te regelen?

De heer Ziengs (VVD):

Dat denkt de heer Ziengs juist niet, want de ervaring heeft ook wel geleerd dat, als je met andere partijen gaat spreken, je soms weleens tot een beter resultaat kunt komen zoals betere vervoersmogelijkheden et cetera. Vandaar dat ik daar dus nadrukkelijk voor pleit.

De voorzitter:

Tweede en laatste vraag, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

We zien gewoon dat dit op het hoofdrailnetwerk niet het geval is. Daar doet NS heel goed werk. Dat moeten we sterker maken. Als we meer internationale treinverbindingen willen, moeten we die op elkaar laten aansluiten en moeten we niet nog meer vervoerders op hetzelfde traject zetten, want daar heeft de reiziger uiteindelijk alleen maar last van. Ik hoop dat de heer Ziengs dat ook ziet en daar ook open voor staat.

De heer Ziengs (VVD):

Ik heb veel waardering voor de Nederlandse Spoorwegen. Ik zie ook dat zij de afgelopen jaren tal van verbeteringen tot stand hebben gebracht. Ik ben zelf een fervent reiziger, maar ik moet gewoon vaststellen dat je inderdaad ook bij dit soort trajecten moet gaan kijken naar andere opties om zaken misschien nog meer te kunnen verbeteren. Daar moet het kabinet denk ik voor openstaan.

De voorzitter:

Heeft u nog resterende punten voor uw tweede termijn, meneer Ziengs?

De heer Ziengs (VVD):

Ik was niet voornemens de rest van de seconden die ik volgens mij nog over heb, in te vullen, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Helemaal goed. Dan gaan we naar mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat de wens om het internationaal spoor echt vleugels te geven in de Kamer echt breed is en vanuit verschillende kanten komt. Ik mis dan de concreetheid van de acties en plannen. We hebben er een jaar geleden over gedebatteerd en het KiM heeft een studie gedaan naar substitutiepotentieel, maar wanneer vertalen we dat nou naar een echt concreet ambitieplan? Ik ben het dan wel heel erg met de heer Amhaouch eens: laten we dan ook in kaart brengen welke investeringen voor de komende tien jaar idealiter nodig zouden zijn. Het is dan wellicht aan een volgend kabinet om die middelen ook vrij te maken, maar laten we dat in ieder geval echt goed op tafel hebben. Dat mis ik.

De Minister heeft toegezegd dat er een voortgangsbrief komt. Er komt een air-railplan. Nou ja, dan hopen we dat daar meer in staat. Maar ik denk dat dat echt een gemis is; dat spreekt voor mij uit dit debat. Daarbij past ook de ambitie van een Eurostar die met een uurregeling rijdt waardoor je 10.000 vluchten vanaf Schiphol kunt schrappen. Daarbij wil ik nogmaals opmerken dat, als de Minister zegt dat de substitutie van vliegen naar treinen om duurzaamheid gaat, je die slots niet kunt invullen met vluchten waarbij veel meer CO₂ zal worden uitgestoten. Dat weet deze Minister als luchtvaartverantwoordelijke donders goed. Dus ik hoop dat de Minister daar ook op gaat sturen.

De voorzitter:

We komen bij de laatste en dat is de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de beantwoording. Ik ben blij om te horen dat de Minister met het grand design, zoals vandaag is gevraagd, aan de slag wil gaan. Ze is natuurlijk ook bezig met de Havenvisie. Dat weet ik, want ze doet bootjes naast vliegtuigen en spoor. Er zijn heel veel raakvlakken met de Havenvisie, want vanuit de havengebieden worden natuurlijk heel veel goederen over het spoor vervoerd. Als je dan toch over het grand design gaat nadenken, ben ik wel benieuwd of je een goede link kunt maken met die Havenvisie, ook in relatie tot het Ruhrgebied en de Belgische connecties.

Het is natuurlijk ook goed om te horen dat er voor deze zomer een brief komt over 3kV bovenleidingspanning. Tenminste, als het goed is, heb ik die toezegging net goed gehoord en genoteerd. Die wordt zo meteen door de voorzitter keurig netjes samengevat, weet ik.

Tot slot het internationale spoor. Het sluit wel een beetje aan bij wat mevrouw Kröger net zei. Natuurlijk, ik snap best dat je hier niet al je kaarten op tafel legt als er nog zo'n top komt en je nog een gesprek moet hebben met de Europese Commissie. Maar ik zou toch wel wat meer concreet willen weten wat nou de inzet van Nederland wordt. Daarbij denk ik met name aan samen kijken met de kopgroep van Duitsland en de Scandinavische landen, omdat die noordelijke tak – de spoorverbinding met Scandinavië – ook best laaghangend fruit kent. U zei net: is Hamburg nu wel zo'n kansrijke bestemming? Nou ja, op dit moment niet omdat de reistijd zes uur is. Maar als je die weet in te korten, dan heb je natuurlijk best wel een aardige stap te zetten. Dan kun je weer veel meer vluchten op Europese schaal schrappen, ook richting Scandinavië. Scandinavië wil zelf ook, dus waarom kunnen wij niet kijken of we die kansen beter kunnen benutten?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Ik kijk even naar de Minister of zij direct over kan gaan tot de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Vijf minuutjes?

De voorzitter:

Vijf minuten. Het worden zeven minuten en dan hoop ik dat we dat zo gaan redden. Ik schors de vergadering.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de Minister voor haar beantwoording in tweede termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Heel veel dingen hebben we al uitvoerig met elkaar kunnen bespreken in de eerste termijn. Ik merk ook dat er niet heel veel dingen zijn blijven liggen.

De heer Van Aalst komt nog even terug op de Waalhaven. Ik verval hierbij in herhaling: ik kan helaas geen termijn aangeven, maar ik begrijp de frustratie. Ik kan nog een keer toezeggen, ook in het kader van compensatie enzovoort, dat we natuurlijk ook kijken naar de lange termijn en dat we willen zorgen voor een level playing field. Dat geldt natuurlijk ook voor de ombouw van de goederenlocs. In de voortgangsrapportage, heb ik u gezegd, gaan we hier ook even naar kijken. Ook dan is de ambitie dat we een level playing field houden, want we willen met elkaar juist die modal shift faciliteren.

U maakte nog een opmerking over het onderzoek uit de regio. Wij baseren ons op de informatie die ProRail met NS en de Duitse partners heeft opgesteld. Wij nemen kennis van alle onderzoeken ter zake, maar dat wil niet zeggen dat wij ons ineens achter al die onderzoeken scharen. Wij hebben onze eigen analyses. Nogmaals, dat onderzoek is niet in onze opdracht uitgevoerd.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Heel kort, voorzitter. Ik begrijp dat de Minister dit onderzoek niet heeft gedaan en daar ook geen verantwoordelijkheid voor neemt, maar wij voeren het wel ergens enigszins in een stuk op als bron. Laten we dan achteraf vaststellen dat we dat beter niet hadden kunnen doen, nu we voor dat rapport niet de verantwoordelijkheid nemen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij nemen natuurlijk kennis van een heleboel rapporten. Dat meld je, maar dat wil niet zeggen dat we dan een-op-een achter de inhoud van dat onderzoek staan. Het zou wel raar zijn als we daar geen kennis van hadden genomen. Zo moet u dat eigenlijk zien. Het is niet zo dat wij het een-op-een eens zijn met een rapport dat wij ergens als bron bij vermelden, want dan kan ik nog wel een aantal andere onderzoeken uit het verleden noemen waarvan wij niet alle conclusies hebben overgenomen. Zo moet u dat in dit verband ook zien.

De heer Laçin heeft nog eens zijn zorgen onderstreept over de geluids-overlast, met name in de nacht, en gezegd dat het aantal goederentreinen in de nacht juist niet ongebreideld mag groeien. Daarover zijn we het

eens. We zullen daar ook in de uitvoering zorgvuldig aandacht voor houden, opdat we dat op een goede manier doen.

De heer Amhaouch heeft nog een vraag gesteld over de onderwijsaanpak: hoe staat het daarmee? In het Bestuurlijk Overleg MIRT van eind 2019 hebben we met alle regio's afspraken gemaakt om daar echt op in te zetten, want je ziet dat het echt succesvol is op de plekken waar het al gedaan is. Ik noem het voorbeeld van Nijmegen, maar rond het Amsterdamse heeft men daar ook goede ervaringen mee. In al die regio's wordt nu geanalyseerd waar die onderwijsaanpak zinvol kan zijn. Er wordt ook gewerkt aan plannen van aanpak. Bijvoorbeeld in een flink aantal steden en op onderwijslocaties in Brabant en Limburg kijkt men nu wat men kan doen. Op basis van die eerste inventarisatie zal dan besloten worden waar op een aanpak zal worden ingezet. Ik verwacht de Kamer nog voor de zomer over de voortgang daarvan te kunnen informeren.

De heer Laçin heeft nog gevraagd naar het uitsplitsen van de STS-passages naar vervoerder. Ik begrijp dat hij er behoefte aan heeft om hier zo veel mogelijk de vinger achter te krijgen, maar ik herhaal dat absolute aantallen niet altijd iets zeggen. Want bij de vraag waarom er niet is gestopt, gaat het natuurlijk ook om de aard en de oorzaken daarvan. Ik begrijp goed dat de heer Laçin daar geen genoeg mee zal nemen. Dat zie ik al aan zijn gezichtsuitdrukking. Ik zou daarom het volgende aan hem willen voorstellen. Ik ga met name met ILT nog eens even in gesprek om te bezien of dit weer kan, of er nu eventueel belemmeringen zijn en waarom dat niet meer zou kunnen. Daarover zal ik u informeren en dan kunt u daarna uw mind opmaken en bepalen of u dat voldoende vindt of niet.

De heer **Laçin** (SP):

Dat tweede vind ik prima. Naar mijn weten registreert ILT het nog steeds per vervoerder. Het wordt alleen niet zo aan de Kamer gerapporteerd. Als de Minister dat wil nagaan, prima. Het eerste punt is voor mij juist de bevestiging dat dit nodig is. We weten dat NS 80% tot 90% van de reizigerskilometers realiseert en dat het aantal bij NS daalt. Dan stijgt het dus bij die andere 10%. Juist daarom zou ik het uitgesplitst willen hebben, want juist dat punt vind ik belangrijk, zou ik richting de Minister willen zeggen. Ik neem voor nu even genoeg met deze toezegging. Ik hoop dat de Minister daar snel op terug kan komen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben blij met deze opvatting van de heer Laçin. Dan ga ik gewoon met de ILT in overleg en dan zal ik bekijken wat hierbij de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn. Dan breng ik daar verslag over uit. Even kijken of er nog meer vragen zijn gesteld. Ja. Er zijn vragen gesteld over het Toekomstbeeld OV. Heel veel moet daar natuurlijk wel in samenkomen. U vraagt wat we nu gaan doen. Het gaat niet alleen om deze kabinetsperiode, maar ook om de toekomst, zodat een volgend kabinet mogelijk kan beslissen waarin wel of niet te investeren. Dat is nou precies wat we in dit najaar in het Toekomstbeeld OV helder in beeld willen hebben, zodat een volgend kabinet daar keuzes op kan baseren. Uw herhaalde de oproep voor het drielandentopoverleg. We gaan met beide landen kijken of zij daar ook heil in zien. Daar kom ik ook op terug.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat, de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, voorzitter, over de capaciteit op het spoor, in aanvulling op de brief. Als ik de Minister goed begrijp, komt zij hierop terug in het Toekomstbeeld OV 2040. Iedereen roept elke keer in alle kranten wat het groeiscenario richting 2030 zou moeten zijn. Laten we het daar in elk geval over eens

zijn: welke maatregelen noemen we en, vooral, welke maatregelen leveren hoeveel op en tegen welke kosten? Dat mis ik in de brief. We moeten niet van het huidige uitgaan, maar van het toekomstbeeld. Dan kunnen we politieke keuzes gaan maken. Ik zou graag aan de Minister vragen om dat duidelijk naar voren te laten komen, want anders zijn we weer teleurgesteld. En dat willen we niet, hè?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Heel graag willen we daarin bewilligen, want we hebben er natuurlijk niks aan als het Toekomstbeeld OV een grote verlanglijst is waarvan de uitvoering vervolgens niet te betalen is. Het is echt de bedoeling om te kijken naar de effectiviteit – wat zijn nou de baten? – en om dat breed te doen, ten aanzien van de reizigers en het vervoer, maar ook ten aanzien van hetgeen waar de heer Ziengs op doelde: wat is nou de economische impact, bijvoorbeeld in Twente? Je moet natuurlijk wel naar het totaalplaatje kijken, en dat is precies wat we daarin willen doen.

De heer Ziengs heeft nog gevraagd of ook gesproken wordt met de FMN, FlixBus en cetera. Ik kan hem geruststellen: wij spreken met iedereen. Over Twente en de economische impact heb ik al iets gezegd.

Mevrouw Kröger houdt nog een keer een stevig pleidooi voor het internationale spoor: leg daar vol de prioriteit op. Ik begrijp het ongeduld en dat zij het graag wat meer concreet wil hebben. Dat sluit eigenlijk aan bij wat de heer Schonis vraagt: wat gaat u nou precies doen? Ik denk dat we daarop wel al iets meer kunnen inzoomen in de brief over het internationale spoor die we binnenkort naar u toe zullen sturen, maar ik weet niet of daarin al alles wat specifiek betrekking heeft op air-rail terecht zal kunnen komen. Maar we proberen dat zo snel mogelijk naar u toe te sturen. Ik begrijp het ongeduld en we proberen om het ook zelf zo snel mogelijk concreet te maken. Maar ja, het gaat niet sneller dan dat het gaat. Aan een touw kun je wel trekken, maar duwen helpt niet veel. Dit doen we gezamenlijk.

De heer Schonis vraagt nog naar de Havenvisie. Een heel goed punt. Die hoop ik over niet al te lange tijd aan uw Kamer te doen toekomen. Dit betreft natuurlijk bij uitstek de grote havens. Ik noem maar even een Tweede Maasvlakte en de daar afgesproken modal split. Natuurlijk ligt daar heel duidelijk een connectie met niet alleen de binnenvaart, maar ook met het spoorvervoer. U mag er dus op rekenen dat dit stevig op elkaar is aangesloten.

Hamburg, Scandinavië: de heer Schonis heeft gewoon toegelicht hoe hij daartegen aankijkt. Ik heb daarover aangegeven dat we met prioriteiten aan de slag gaan op de zes plaatsen waar we het grootste effect kunnen bereiken. Dat neemt niet weg dat we openstaan voor andere verbeteringen, maar je begint natuurlijk daar waar het potentieel het grootst is. Ik denk dat ik rond ben, voorzitter.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar de leden. Ik zie dat dat het geval is. We hebben een hele mooie, lange lijst met toezeggingen. Die zal ik nu dan ook gaan voordragen. In eerste instantie gaan we een VAO houden. Dat is een vervolg op dit algemeen overleg, daarom heet het VAO. Dat vindt plenair plaats. Dat wordt op verzoek van de heer Van Aalst van de PVV ingepland. De volgende toezeggingen zijn gedaan.

- De Minister staat open voor een groot aantal suggesties van de rapporteur ten aanzien van informatievoorziening over het groot project ERTMS. Zij zal bezien hoe zij deze een plek geeft in de voortgangsrapportages.
- De Minister zal in de volgende voortgangsrapportage ingaan op de vraag van de heer Van Aalst over de toepassing van ERTMS bij rangers op emplacementen en het voorkomen van verstoringen in dit kader.

- In het Jaarverslag Basisnet neemt de Minister specifiek cijfers op over hinder als gevolg van goederenvervoer per spoor.
- In het voorjaar ontvangt de Kamer een voortgangsbrief internationaal spoor, waarin de Minister ook uitkomsten terugkoppelt over haar Europese inspanningen in dit kader, onder andere wat betreft de Green Deal.
- De Minister neemt in het tweede kwartaal samen met haar Duitse ambtgenoot een besluit ten aanzien van de treinverbinding met Aken. Zij neemt daarin de punten van de heren Amhaouch en Laçin mee en zal de Kamer hierover informeren vóór het spoororderingsbesluit.
- Voor de zomer zal de Minister de Kamer informeren over het RIVM-advies over WHO-normen in relatie tot geluid.-

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voor wanneer, zei u?

De **voorzitter**:

Voor de zomer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat klopt.

De **voorzitter**:

Dan hebben we dat even gecheckt.

- Komende zomer verwacht de Minister nieuwe informatie aan de Kamer te kunnen sturen ten aanzien van de Berlijntrein.
- In het najaar informeert de Minister de Kamer over de uitbreiding van het spoor tussen Utrecht en Arnhem, waar mevrouw Kröger naar vroeg. De Minister geeft aan dat dit onderdeel is van het toekomstbeeld ov. Mevrouw Kröger knikt. Daarin wordt wel specifiek hierop ingegaan.
- Voor het AO Vervoer van 25 maart ontvangt de Kamer nadere informatie over het enkelvoudig in- en uitchecken met de ov-chipkaart.
- Hetzelfde geldt voor de problematiek op station Eijsden, waar de heer Schonis naar vroeg.
- Voor de zomer koppelt de Minister de uitkomsten terug van de testen van HSL-spanningssluizen. Dat was een vraag van de heer Ziengs.
- Ten aanzien van de zweeftrein en andere innovaties wordt de Kamer geïnformeerd voor het notaoverleg MIRT.
- Datzelfde geldt voor de Lelylijn.
- In het najaar ontvangt de Kamer de stand van zaken van het Toekomstbeeld OV, waarin de Minister ook zal ingaan op de vraag van de heer Ziengs over Coevorden-Bad Bentheim-Neuenhaus en Rheine.
- Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de 3kV-bovenleidingspanning.

De Minister zal de bredere toepassing van het ORBIT-systeem onder de aandacht brengen van andere vervoerders en de uitkomsten daarvan terugkoppelen in de reguliere spoorveiligheidsrapportages, naar aanleiding van de vragen hierover van de heer Laçin.

- Voor de zomer krijgt de Kamer nadere informatie over de aanpak van drukte in de spits. Dit ging over de onderwijsaanpak.
- De Minister zal bij de ILT nagaan of het mogelijk is de STS-passages per vervoerder uit te splitsen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die toezegging over drukte in de spits kon ik even niet helemaal plaatsen, maar dat ging inderdaad over de onderwijsaanpak.

De **voorzitter**:

En dan is er nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb gevraagd of de informatie over de verdubbeling van Utrecht-Arnhem in de tijd zo valt dat we die ook voor het NO MIRT hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan ben ik blij.

De **voorzitter**:

Dan is er nog een vraag van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Op het laatste punt dat we besproken hebben, spoorcapaciteit 2030, heeft de Minister toegezegd dat dit ook in het Toekomstbeeld OV zou komen, in aanvulling op de brief.

De **voorzitter**:

Dat is een terechte aanvulling. Die wordt opgenomen. Dan hebben we daarmee alles gehad, scherp als de leden zijn. Dank allen: de Minister en haar mensen en iedereen die heeft geluisterd in de zaal of thuis. Ik sluit deze vergadering en wens iedereen nog een gezegende dag.

Sluiting 13.24 uur.