

Vergaderjaar 2020–2021

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 940

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 3 augustus 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 juni 2021 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 december 2020 inzake beantwoording vragen commissie over de derde voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Kamerstuk 32 404, nr. 101) (Kamerstuk 32 404, nr. 102);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2020 inzake actualisatie vervoerconcessie NS en addendum beheerplan ProRail 2020–2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 917);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2020 inzake voortgang spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 918);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2020 inzake vervolgstappen proces marktordening spoor komende jaren (Kamerstuk 29 984, nr. 919);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 februari 2021 inzake invloed winterweer op het (openbaar) vervoer per spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 921);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2021 inzake vertraging introductie van de Intercity Nieuwe Generatie-transporttreinen (ICNG) (Kamerstuk 29 984, nr. 922);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 februari 2021 inzake beantwoording vragen commissie over actualisatie vervoerconcessie NS en addendum beheerplan ProRail 2020–2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 917) (Kamerstuk 29 984, nr. 923);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 april 2021 inzake actuele stand van zaken van het project Maaslijn (Kamerstuk 35 570 A, nr. 55);**

- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 april 2021 inzake vervoerplan NS 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 924);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 maart 2021 inzake toedracht treinongeval Hooghalen (Kamerstuk 29 893, nr. 250);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 april 2021 inzake veertiende voortgangsrapportage aan van het Programma European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 79);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 mei 2021 inzake ERTMS op de Noordelijke lijnen (Kamerstuk 33 652, nr. 80);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 mei 2021 inzake algemene vergadering van aandeelhouders ProRail 23 april 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 925);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juni 2021 inzake beantwoording vagen commissie over de veertiende voortgangsrapportage aan van het Programma European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 79) (Kamerstuk 33 652, nr. 81);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 mei 2021 inzake jaarverantwoording NS en ProRail 2020 (Kamerstuk 29 984, nr. 926);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 mei 2021 inzake reactie op verzoek commissie inzake brief aan provincie Limburg met betrekking tot Maaslijn (Kamerstuk 35 570 A, nr. 57);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 mei 2021 inzake resultaten nadere verkenning intercityverbinding Aken (Kamerstuk 29 984, nr. 927);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juni 2021 inzake beantwoording vragen commissie over de toedracht van het treinongeval Hooghalen (Kamerstuk 29 893, nr. 253);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juni 2021 inzake ontwikkelingen Overwegveiligheid in verband met het treinongeval te Hooghalen (Kamerstuk 29 893, nr. 252);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 juni 2021 inzake overzicht spoorprojecten CEF en het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) (Kamerstuk 32 404, nr. 109).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Madlener
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Alkaya, Boulakjar, Geurts, Grinwis, De Hoop, Madlener en Minhas,

en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.32 uur.

De voorzitter:

Een hele goede middag. Aan de orde is het commissiedebat Spoor, spoorveiligheid en ERTMS. Ik heet de Staatssecretaris en de aanwezige leden van harte welkom. Dat geldt ook voor de ambtelijke ondersteuning en de belangstellenden thuis. Ik stel graag de leden aan u voor. Zo hoort dat kennelijk in een vergadering. We beginnen hier op links met de heer Geurts van het CDA, dan de heer De Hoop, de heer Minhas en de heer Boulakjar. De laatste is zelfs rapporteur. Dat betekent dat hij namens de Kamer een soort onafhankelijk verslag schrijft over hetgeen er aan de hand is. Ik geef daarom ook graag als eerste het woord aan de rapporteur. Daar zal de Staatssecretaris op reageren en daarna begint pas de eerste termijn van de Kamer. Tijdens de termijn van de rapporteur wordt niet geïnterrupteerd. Voorts stel ik voor om twee interrupties in tweeën toe te staan.

Ik heb nog een voorstel. We hebben een dinerpauze gepland, maar we zitten met een beperkt aantal sprekers. Ik wil er eigenlijk naar streven om zo mogelijk in één keer door te gaan. Dus houd daar eventueel rekening mee. Ik zie dat men instemmend knikt, dus laten we dat afspraken. Dan geef ik nu als eerste het woord aan de rapporteur, de heer Boulakjar.

De heer Boulakjar (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dit is het eerste moment waarop ik mag optreden als uw rapporteur project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Ik ga de komende tijd graag namens u dit dossier goed volgen. Vergeef me als het vandaag nog geen uitgebreide rapportage is, maar ik zal richting de vijfde rapportage intensiever rapporteren, ook met uw steun.

Als eerste wil ik mijn voorganger, de heer Ziengs van de VVD, enorm bedanken voor zijn rol als rapporteur. Ik weet dat zijn rapportages enorm werden gewaardeerd.

Op 14 april heeft de commissie de vierde voortgangsrapportage PHS mogen ontvangen van de Staatssecretaris. Enorm veel dank daarvoor. Als uw rapporteur van dit grote project heb ik gekeken naar de laatste stand van zaken. Ik heb nog enkele vragen die ik graag zou willen stellen namens de commissie. Voordat ik begin met die vragen, wil ik toch ook een positieve noot kraken, want ondanks de coronacrisis is onverminderd hard gewerkt en doorgewerkt aan de ontwikkeling van het PHS. Er zijn vier speerpunten: het ontwikkelen van hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad, het creëren van een samenhangend regionaal ov-systeem, kwalitatief goede reistijden naar de verschillende landsdelen en een toekomstvastе routestrategie voor het spoorgoederenvervoer.

De coronacrisis vroeg en vraagt veel van onze werknemers. Dus chapeau dat men toch heeft kunnen doorgaan met het PHS. Toch is er wat efficiëntieverlies opgetreden bij bepaalde trajecten. Vanuit mijn rol wil ik hier nogmaals dank uitspreken aan alle werknemers. Dat heb ik eerder ook al aangegeven, maar ik kan dat niet te weinig doen.

Voorzitter. De groeiverwachtingen ten aanzien van het ov op de lange termijn blijven onverminderd hoog. Een correcte afwikkeling en uitvoering van het PHS is daarom onmisbaar. Het Kennisinstituut voor Mobiliteits-

beleid, het KiM, constateert echter ook structurele gedragsveranderingen als gevolg van de crisis. We werken allemaal meer thuis en waarschijnlijk zullen we dat ook wat langer blijven doen. Hierdoor zal de groei de komende jaren waarschijnlijk iets dempen. Ik heb daar meteen een eerste vraag over aan de Staatssecretaris. Welk effecten op de reizigersprognose voor 2030 worden verwacht, gelet op de structurele gedragsverandering die het KiM aangeeft? Kan de Staatssecretaris duidelijker aangeven welke invloed de coronacrisis heeft op de voortgang van het PHS?

Voorzitter. Dan een aantal vragen over OV SAAL. Voor degenen die het niet scherp hebben: dat is Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Het ijkjaar voor de oplevering is weer wat opgeschoven, namelijk van 2028 naar 2029, dus een jaar later. De vragen die ik als rapporteur heb, zijn de volgende. Welke impact heeft deze vertraging op de realisatie van Zuidasdok in Amsterdam en wat zijn de financiële gevolgen van deze vertraging?

Voorzitter. De Staatssecretaris geeft ook aan dat een grotere analyse wordt uitgevoerd om mogelijke consequenties van de grote vertraging bij het Zuidasdok in kaart te brengen. Ik ben als rapporteur namens de commissie benieuwd wanneer die grotere analyse gereed is.

Verder heeft het ministerie samen met de regiovervoerders en ProRail afspraken gemaakt over een hoogfrequent treindienstmodel.

Voorzitter, ik weet niet hoelang ik heb?

De voorzitter:

Ik denk dat we u ruim de tijd moeten geven om uw bijdrage te leveren. Dus ik zou rustig doorgaan.

De heer Boulakjar (D66):

Oké, dank u wel. Ik had het over het treindienstmodel. Een grote groep reizigers gaat van dit nieuwe model profiteren, maar er is ook een kleine groep die een langere overstaptijd of langere reistijden zal krijgen. De vraag die ik heb, luidt: is inmiddels al meer informatie over de benodigde maatregelen voor het nieuwe treindienstmodel de SAAL-corridor bekend? Wat heeft de zoektocht naar verbetering van informatievoorziening over de risico's op corridorniveau inmiddels opgeleverd?

Een laatste punt, voorzitter. Ik rond langzaam af. Ik kan natuurlijk niet voorbijgaan aan de financiële middelen, aan het budgettaire tekort. Het potentieel budgettekort is toegenomen van 36,1 miljoen naar 256 miljoen op een totaalbudget van circa 3,8 miljard. Dat is te overzien, maar ieder budgettekort is natuurlijk het benoemen waard. Er wordt opgemerkt dat ontwikkelingen plaatsvinden op het gebied van overwegveiligheid en baanstabieleit. Deze factoren kunnen ook tot grote externe risico's leiden. Wellicht dat de Staatssecretaris wat kan vertellen over het eerdergenoemde budgettekort. Mijn laatste twee vragen zijn de volgende. Kan de Staatssecretaris uitleggen op welke manier overwegveiligheid en baanstabieleit een impact hebben op dat budgettekort en welke maatregelen worden genomen om deze risico's in te perken?

Ik wil het hierbij laten als rapporteur. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel namens de hele commissie voor deze bijdrage. Dan kijk ik de Staatssecretaris aan met de vraag of zij in staat is om hier direct op te antwoorden. Daarna gaan we verder met de gewone ronde van de commissie.

Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Hartelijk dank aan de heer Boulakjar, die deze taak namens de commissie op zich heeft genomen. Ook vanuit eigen ervaring kan ik zeggen dat dat ongelofelijk belangrijk is, omdat dit grote, langjarige

dossiers zijn. Vaak is het dan ook van belang dat de rapporteur zo goed ondersteund wordt door de griffie. Dat was in ieder geval mijn ervaring. Ik denk ook dat dat van heel groot belang is. Omdat er bij zulke grote en langjarige trajecten onvermijdelijk wisselingen plaatsvinden, is het van belang is om die structureel te blijven volgen. Dat vraagt altijd extra tijd en inzet. Dus dank aan de heer Boulakjar dat hij dat wil doen. En ook dank voor zijn chapeau dat het ondanks de coronacrisis allemaal is doorgegaan. Dat compliment geef ik heel graag door aan alle medewerkers die inderdaad keihard doorwerken aan dit soort zaken, ondanks dat ook zij natuurlijk echt te maken hebben met de uitdagingen van de coronacrisis.

Veel dank ook voor uw vragen. Er is soms sprake van een kleine overeenkomst tussen deze vragen en de feitelijke vragen. In ieder wil ik u toezeggen dat de feitelijke vragen natuurlijk ook gewoon worden beantwoord via de reguliere weg. Dus mocht u ergens een detail missen, dan komt een en ander ook nog op papier in de beantwoording van de feitelijke vragen.

Het Programma Hoogfrequent Spoor, het PHS, werkt aan meer treinen en comfort voor reizigers en ruimte voor het goederenvervoer. Bij mijn aantreden is in 2017 de eerste tienminutentrein tussen Amsterdam en Eindhoven gaan rijden, en dan heb je het eigenlijk over spoorboekloos rijden. Toen we nog een spoorboekje gebruikten, vonden we dat een briljante term. Tegenwoordig weet niemand meer wat een spoorboekje is. Maar eigenlijk betekent het: je kunt gewoon naar het perron gaan zonder dat je de app hoeft te checken om te weten hoelang je moet wachten, want je weet dat het nooit langer is dan tien minuten. De eerste rijdt dus tussen Amsterdam en Eindhoven. Eind van dit jaar gaan ook treinen volgens deze dienstregeling tussen Rotterdam en Schiphol en tussen Arnhem en Schiphol rijden. Dus ook weer mooie mijlpalen!

In de tussentijd is er weer doorgewerkt aan volgende trajecten. Ik heb drie tracébesluiten genomen. Er zijn drie ontwerp-tracébesluiten. En ik heb gekozen voor een dienstregelingsmodel bij Amsterdam-Amsterdam Zuid en Utrecht-Nijmegen. Van de totaal begrote 3,9 miljard voor projecten bevindt zich deze zomer 80% in of de uitvoeringsfase of het is afgerond. Dus we hebben echt goede voortgang gemaakt. Allerlei stations zijn af. Maar goed, er moet ook nog veel gebeuren tot en met 2029. Dat zal van reizigers en omwonenden soms zeker nog enig begrip voor hinder vragen. ProRail zet natuurlijk zorgvuldig in op communicatie en hinderbeperking, maar toch ook alvast dank voor het begrip. We proberen het met elkaar beter te maken.

Dan de vragen over het effect van corona op de reizigersstromen. Daar is een lang antwoord en een kort antwoord op te geven. Het korte antwoord is: we verwachten wel dat er enig effect zal zijn, maar we weten nog niet precies welk effect. Er kunnen ook contra-intuïtieve effecten zijn, bijvoorbeeld dat mensen wel meer gaan thuiswerken, maar toch elke dag gaan reizen, maar dan op andere tijden. Of dat mensen zeggen: ik ga maar drie keer in de week naar kantoor, dus ik ga verder van kantoor wonen. Dan gaan er andere reispatronen ontstaan. Het laatste element van dit antwoord: de groei die we verwachten is heel groot. We hopen dat het tempo waarin we extra capaciteit beschikbaar kunnen maken zorgt voor een klein beetje demping op de hoogste groei – dan heb je het echt over groeipercentages van 30% tot 40% – maar je krijgt het nooit bij gereden. Het kan helpen om te voorkomen dat we weer naar die hele grote drukte gaan, waar we ons ook allemaal wel een beetje zorgen over maakten en waar we ook niet altijd per se van vandaag op morgen een oplossing voor hebben. In de volgende voortgangsrapportage worden de effecten specifiek in kaart gebracht. We houden hier uiteraard de vinger aan de pols.

Dan de planning en Zuidasdok. Er zijn twee vertragingen, die los van elkaar staan: de vertraging van het ijkjaar van PHS en de vertraging van

Zuidasdok. Het ijkjaar voor PHS is voor het eerst sinds de basisrapportage opgeschoven van 2028 naar 2029, vanwege de latere frequentieverhoging Breda-Eindhoven. Dat was onder andere nodig omdat er vanwege stikstof een andere aanpak nodig was bij Meteren-Boxtel. Daardoor is de rest ook gaan schuiven.

De verschuiving van het ijkjaar van PHS heeft an sich geen gevolgen voor Zuidasdok, maar de vertraging van Zuidasdok – u bent daar ook mee bekend; daar zullen we wellicht morgen in het MIRT-debat nog over spreken – heeft wel gevolgen voor PHS Noord-Holland. Een aantal van die projecten zijn bijna draaischijven voor heel veel landelijke lijnen, dus dan zie je ook daar effecten. De analyse van deze vertraging van Zuidasdok is begin 2021 gereedgekomen. Over de consequenties, mogelijke maatregelen en financiële impact wordt u in de komende voortgangsrapportages geïnformeerd. De vertraging van Meteren-Boxtel heeft ongeveer 9 miljoen euro gekost.

Dan SAAL. De benodigde maatregelen om volgens het gekozen model voor SAAL te rijden worden op dit moment geïnventariseerd. Een selectie van de maatregelen is voorzien voor de tweede helft van dit jaar. Dan komt er natuurlijk een verdere uitwerking. Na de publicatie van de Integrale Mobiliteitsanalyse dit jaar – die komt binnenkort naar uw Kamer – worden de vervoersprognoses met de beide WLO-scenario's geactualiseerd, ook voor de SAAL-corridor en de andere corridors. Daarmee krijgen we dan meer grip op de verwachtingen voor deze corridor.

Dan het punt van budgetrisico's en externe risico's. Er is gevraagd naar overwegveiligheid en andere externe risico's. Het budget van PHS bedraagt inderdaad 3,9 miljard, maar in de prognose kijk je ook altijd naar mogelijke risico's: wat als die zich nou allemaal voordoen? Als die zich allemaal voor zouden doen, in volledige mate, is er een potentieel tekort. Ik heb de afgelopen periode flink ingezet op het reduceren van het potentiële tekort. Dat is afgenomen naar 256 miljoen euro. Daartegenover staat in het Infrastructuurfonds een risicoreservering van 250 miljoen euro, dus we zijn redelijk in balans. Maar er kunnen zich exogene risico's voordoen. De rapporteur vroeg: over wat voor soort risico's hebben we het dan? Je kunt denken aan dingen als baanstabiliteit. Dat kan een risico zijn dat niet was voorzien. Bij de frequentieverhoging kan blijken dat er toch meer nodig is om de baan zo stabiel te houden dat je ook die hoge frequentie kunt rijden. Anderzijds kun je denken aan de overwegen-aanpak. Daar kom ik zo nog even op terug. Ik blijf sturen op de beheersbaarheid van dat tekort. Ik gaf net zelf al aan: in verhouding tot het totale budget is het gelukkig te overzien. Desalniettemin moet er aan het einde van de dag toch gewoon genoeg geld zijn om alle rekeningen te betalen; je wilt liever niet met een tekort blijven zitten. Er is nu, denk ik, geen reden of wenselijkheid om te gaan versoberen, maar je moet met elkaar wel gewoon goed op de centen blijven letten bij de uitvoering van alles wat nu nog gedaan wordt.

Frequentieverhogingen kunnen niet alleen invloed hebben op de stabiliteit van de baan, maar ook op overwegveiligheid. Om die veiligheid niet te laten verslechteren, zijn soms extra maatregelen nodig. Overwegen worden soms aangepast of ongelijkvloers gemaakt. Een tunnel kost meteen miljoenen; dat is meestal het geval. Dan kan het dus zijn dat een project in een keer toch aanzienlijk duurder wordt.

Voor de baanstabiliteit kun je kijken of langzamer rijden op een deel van de baan een optie is; dat moet dan wel weer passen in zo'n tienminutendienstregeling, maar goed. Het programma bestaat uit een uitgebreid pakket maatregelen. Daarin wordt gekeken hoe we het allemaal passend kunnen maken. Dat vraagt soms om bijstelling, maar dat doen we dan met alle partijen.

Al met al kijk ik terug op positieve ontwikkelingen in de afgelopen jaren. Ik heb vertrouwen in de verdere uitvoering van het programma. Volgende

week krijgt u de antwoorden op de Kamervragen over de tweede voortgangsrapportage. Ik dank de rapporteur uiteraard heel hartelijk voor de behandeling van de voortgangsrapportage.

De voorzitter:

Goed, dat was de reactie van de Staatssecretaris. Ik kijk de rapporteur nog een keer aan. Heeft hij iets gemist in de beantwoording?

De heer Boulakjar (D66):

Nee, niks gemist, voorzitter, dank u wel. Ik wil de Staatssecretaris hartelijk danken voor haar beantwoording. Ik kijk uit naar een prettige samenwerking op dit dossier. Dank u wel.

De voorzitter:

Goed zo. Dan gaan we nu over naar de normale, gebruikelijke ronde vragen van de commissie. De heer De Hoop en de heer Geurts hebben afgesproken om even te wisselen, want de heer De Hoop moet de vergadering straks wat eerder verlaten. Bij dezen geef ik dus als eerste het woord aan de heer De Hoop. Daarna ga ik verder met meneer Geurts. En dan zo door tot iedereen aan de beurt is geweest. Ik stel een spreektijd van vier minuten voor. Is dat akkoord? Dat is prima, zie ik. Dan geef ik als eerste het woord aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter, en ook dank aan de heer Geurts dat ik even voor mag. Net als de heer Boulakjar moet ik zo een rapporteurschap doen, bij OCW. Ik zal snel starten met mijn termijn.

Voorzitter. Het tragische ongeluk dat meer dan een week geleden plaatsvond in het Friese Boazum, waarbij twee mensen om het leven zijn gekomen, is opnieuw een pijnlijke herinnering aan het feit dat we zo snel mogelijk af moeten van onbewaakte spoorwegovergangen. Die noemde de Onderzoeksraad voor Veiligheid al in 2018 «onacceptabel gevaarlijk». Er zijn in de afgelopen jaren belangrijke stappen gezet, maar toch gaat het nog niet snel genoeg. Welke stappen wil de Staatssecretaris zetten om het proces te versnellen? Een belangrijk obstakel is bijvoorbeeld dat landeigenaren niet of soms te traag meewerken. Is de Staatssecretaris bereid om op korte termijn wetgeving naar de Kamer te sturen die ProRail een aanwijzingsbevoegdheid geeft als stok achter de deur?

50% van de financiering moet van gemeenten en provincies komen. Zeker voor kleine gemeentes kan dit een aanzienlijke kostenpost zijn, waardoor zij niet of minder snel meewerken. Heeft de Staatssecretaris zicht op zulke gevallen en is zij bereid financieel in te springen indien nodig?

Naast de onbewaakte openbare spoorwegovergangen zijn er ook niet-openbare spoorwegovergangen, die ook tot gevaarlijke situaties kunnen leiden. Is er een plan om deze aan te pakken? Zo nee, waarom niet?

Dan fietsers in de trein. In een toekomstbeeld waarin ov en fietsen een belangrijke rol innemen in de manier waarop we op een bestemming komen, is het belangrijk dat deze twee modaliteiten zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. Helaas krijgen we signalen dat het niet de goede kant opgaat. In de afgelopen twee jaar is een kaartje voor een fiets in de trein 20% duurder geworden. NS wil vanaf 10 juli een landelijke pilot starten voor een reserveringsplicht voor fietsen. Is de Staatssecretaris het ermee eens dat er vooral meer plekken moeten komen als er te weinig plekken zijn voor fietsers, en geen reserveringsplicht? Ziet de Staatssecretaris het ook als haar taak om fietsen te stimuleren? Is zij bereid om hierover in gesprek te gaan met de NS?

Voorzitter. In België mogen vrouwen die in de laatste vier maanden van hun zwangerschap zitten met een kaartje voor de tweede klas in de eerste klas rijden. In Nederland is daar nog geen regeling voor. Ik vind dat

zwangere vrouwen met gemak moeten kunnen reizen met het openbaar vervoer en niet moeten hoeven vechten voor een zitplek in een overvolle coupé. Laat ze zonder extra kosten plaatsnemen in de eerste klas, zodat ook vrouwen met een kleine portemonnee veilig en ontspannen kunnen reizen. Is de Staatssecretaris bereid om ervoor te zorgen dat een regeling zoals in België ook voor Nederland geldt?

Dan de Maaslijn. Met de motie-Moorlag heeft de Kamer ertoe opgeroepen om de meerkosten van de opwaardering en de elektrificering van de Maaslijn niet op de provincies af te wentelen. De kosten zijn met een enorm bedrag opgelopen: 97 miljoen. Het is wat mij betreft onredelijk om de helft hiervan van de provincie Limburg te vragen. Hoe verlopen de gesprekken momenteel? Hoe betreft u de motie-Moorlag hierbij? Ligt het project op schema om liefst voor 2024 maar zeker voor 2025 gereed te zijn, om verdere meerkosten te voorkomen? Hoe gaan wij in het vervolg om met dit soort conflicten met lagere overheden? Hoe kunnen wij dit voorkomen?

Dank.

De voorzitter:

Goed, dank aan de heer De Hoop voor zijn bijdrage in de eerste termijn van de Kamer. Dan geef ik nu het woord aan de heer Geurts van het CDA.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Voordat ik aan mijn inbreng begin, wil ik een dankwoord uitspreken aan alle mensen die het afgelopen jaar op, rond of aan het spoor hebben gewerkt. Ze hebben onder hoge druk en onder uitzonderlijke omstandigheden topprestaties geleverd. Er wordt terecht veel aandacht besteed aan zorgpersoneel, maar ik wil dit moment ook aangrijpen om al het spoorpersoneel te bedanken voor hun inzet tijdens de pandemie. Mede dankzij hun inspanningen hebben we het land draaiende weten te houden.

Voorzitter. Dan ga ik over naar veiligheid. De heer De Hoop refereerde er net al aan dat we recent werden opgeschrikt door een treinongeluk in Friesland. Bij een aanrijding tussen een trein en een auto zijn twee mensen om het leven gekomen. Wederom vond dit ongeluk plaats bij een onbewaakte spoorovergang, net als vorig jaar het geval was in Hooghalen. De Staatssecretaris geeft in haar brief over de toedracht van het treinongeval bij Hooghalen aan dat ze in samenwerking met zowel NS als ProRail verdere maatregelen neemt om de zogeheten niet actief beveiligde overwegen, de nabo's, veiliger te maken. Ik heb daar drie vragen over. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe het ervoor staat met deze maatregelen? Kan het tempo worden opgevoerd? Kan de Staatssecretaris ervoor zorgen dat ook regionale vervoerders actief worden betrokken bij de besluitvorming en niet pas achteraf worden geïnformeerd?

Dan vraag ik de Staatssecretaris naar de aanwijsbevoegdheid voor ProRail. In onderzoeksrapporten naar die niet actief beveiligde overwegen geeft de Staatssecretaris aan dat het ministerie werkt aan wet- en regelgeving die ProRail de mogelijkheid biedt om impasses bij nabo's te doorbreken. Met deze wet kunnen gemeenten of particuliere eigenaren verplicht worden maatregelen te nemen, bijvoorbeeld door overgangen te sluiten. Ook hier weer een aantal vragen over. Hoe staat het met dit wetsvoorstel? Wanneer mag de Kamer dit tegemoet zien? Ik las in het rapport dat het staat voor medio 2021. Volgens mij is het nu medio 2021. Kunnen we dit nog voor het zomerreces verwachten?

Tot slot vraag ik de Staatssecretaris naar de structurele aanpak van de nabo's. ProRail en NS stellen voor om van de huidige programmatische aanpak over te gaan naar een structureel plan van aanpak. Wat houdt dit precies in? Hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegen aan? Is er budget

beschikbaar om invulling te geven aan een dergelijk programma? Graag ook hier een reactie op.

Voorzitter. Dan grensoverschrijdend treinverkeer, met name de treinverbinding met Aken. De hele Kamer, van links tot rechts, wil betere treinverbindingen met onze buurlanden. De trein moet een duurzaam en volwaardig alternatief worden voor korte en middellange internationale afstanden. Maar ondanks het breed gedragen enthousiasme blijkt de praktijk weerbarstig. Het CDA is echt teleurgesteld over de uitkomst van het onderzoek naar een treinverbinding met Aken. Op dit traject worden steeds beren op de weg gevonden en wordt onderzoek op onderzoek gestapeld, in plaats van te zoeken naar mogelijkheden en oplossingen. Er wordt geen actie ondernomen. Er is jarenlang geïnvesteerd in infrastructuur, maar het besluit om een trein daadwerkelijk te laten rijden, wordt telkens opnieuw uitgesteld. Eigenlijk is de vraag wat de Staatssecretaris nu nodig heeft om over te gaan tot actie. Erkent de Staatssecretaris dat de verbeteringen aan het spoor bij Eindhoven en de verbinding met Duitsland vroeger of later noodzakelijk zijn om internationale Europese ambities op het gebied van treinverkeer te realiseren? Ik krijg ook graag hierop een reactie.

Als u het mij toestaat, voorzitter, tot slot nog enkele zinnen over trillingen. Ik wil aandacht vragen voor de overlast van goederentreinen. Uit onderzoek is gebleken dat ruim 1,3 miljoen Nederlanders last hebben van geluid en trillingen van goederentreinen, waarvan 2% ernstige hinder ondervindt. Vooral langs de Betuweroute is dit een groot probleem. Klopt het dat er een joint fact-findingonderzoek heeft plaatsgevonden hiernaar? Zo ja, wat zijn de uitkomsten hiervan? Kan dit onderzoek met de Kamer worden gedeeld?

Ik sluit mij aan bij de vragen die gesteld zijn over de Maaslijn door de heer De Hoop.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Geurts namens het CDA. Dan gaan we nu snel verder met de heer Minhas namens de VVD.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, hartelijk dank. Het is mijn eerste optreden in deze commissie, met deze collega's en deze Staatssecretaris. Ik kijk uiteraard uit naar een constructieve samenwerking met u in de komende jaren. Net als mijn voorganger zal ik mij namens de VVD inzetten om het belang van de reiziger centraal te stellen in dit dossier.

Maar dan nu inhoudelijk. Er is al veel over gezegd, want er gebeurt nogal wat op het spoor. Zo is er de afgelopen tijd veel te doen geweest rond de onbeveiligde spoorwegovergangen, de zogenaamde nabo's. Na het treinongeval in Hooghalen in mei vorig jaar zijn er weliswaar direct extra maatregelen genomen om de veiligheid te kunnen garanderen, maar de VVD vraagt zich, net als mijn voorgangers, af of het allemaal wel snel genoeg gaat. Wat mij betreft zijn alle onbeveiligde spoorwegovergangen liever vandaag dan morgen verleden tijd, maar ik snap dat dat niet realistisch is. Tegelijkertijd begint mijn geduld ook wel een beetje op te raken, zeker als ik in de media het verschrikkelijke nieuws voorbij zie komen over een ongeluk zoals twee weken geleden in Friesland. Mijn fractie wil daarom een versnelde aanpak van alle nabo's, dus ook de niet openbaar toegankelijke nabo's. Ik roep de Staatssecretaris daarom op om inzichtelijk te maken wat de kosten zijn als we de resterende nabo's, die dus nog niet binnen enkele jaren zouden worden aangepakt, alsnog zouden opheffen.

Om de Minister voldoende doorzettingsmacht te geven met een aanwijzingsbevoegdheid, als bepaalde grondeigenaren niet meewerken bij het opheffen van de nabo's, wil de VVD graag dat er urgentie zit op de wet die

het mogelijk maakt om die nabo's op te heffen. Kan die betreffende wet uiterlijk in oktober aan de Kamer worden aangeboden? Verder zou de VVD graag aandacht willen voor het grote belang van ons internationale spoornetwerk. Nederland is een handelsland. Dat gaat uiteraard gepaard met veel verkeersbewegingen, van goederen maar ook van mensen. Veel partijen onderschrijven het belang van minder vliegverkeer, maar ondertussen krijgt de VVD niet het gevoel dat deze ambitie ook wordt gedeeld op het Ministerie van IenW. Dat blijkt recentelijk ook uit de brief over de intercityverbinding naar Aken. Volgens de Staatssecretaris is die verbinding niet te realiseren voor 2030, omdat dit te veel aanpassingen rondom Eindhoven vergt.

Voorzitter. Dat vinden we helaas iets te kort door de bocht. Het onderliggend onderzoek roept bovendien nogal wat vragen bij ons op. Zo zou Aken er bijvoorbeeld niet klaar voor zijn om een aansluiting van een intercitytrein te ontvangen. Maar navraag leert ons dat een dergelijke aansluiting met iets meer ambitie mogelijk in 2023 gerealiseerd zou kunnen worden. Ook begrijpt de VVD dat het resultaat een veel negatiever beeld oplevert, kijkend naar de vervoerswaarden aan de zijde Den Haag-Aken. Maar volgens ons zitten de vervoerswaardes juist tussen Eindhoven en Aken, dus aan de zuidelijke kant. Ik roep de Staatssecretaris dan ook op om samen met de regio een verdiepend onderzoek te doen naar de realisatiemogelijkheden van een intercity Eindhoven-Aken vóór 2025, en de Kamer hierover te informeren. De VVD wil in dat onderzoek meegenomen hebben de kansen voor de brede welvaart voor de regio Parkstad. Die zitten nu helaas nog niet in het model. Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

Tot slot, voorzitter. Er wordt heel veel gesproken over het onderwerp modal shift: van weg naar spoor. Maar helaas moet ik concluderen dat er maar weinig voortgang is op dit dossier. Dat is ook wel begrijpelijk als je kijkt naar de heffingen die worden doorbelast aan de spoorsector. Om het level playing field te bewaken, is de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor voor de jaren 2021 en 2022 terecht aangevuld met een budget van 6 miljoen euro. Is dit wel voldoende? Moeten we dit wel aanvullen met een subsidie? En hoelang gaan we dit nog volhouden om het gelijke speelveld in balans te houden? In andere landen is de kilometerheffing voor het spoorgoederenvervoer substantieel lager dan in Nederland. Wat zijn de plannen om een level playing field tussen spoorgoederenvervoer, vrachtvervoer en binnenvaart in het infraheffingenbeleid te borgen? Waarom betaalt de schoonste modaliteit de hoogste infraheffing?

Voorzitter. Daarmee beëindig ik mijn eerste bijdrage.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas, u bent licht over de spreektijd heengegaan. Dat is iets om de volgende keer op te letten – vier minuutjes gaan snel – maar vandaag zijn we soepel.

De rapporteur heeft u al gehoord. Heeft u namens uw fractie nog een bijdrage, meneer Boulakjar?

De heer **Boulakjar** (D66):

Jazeker, als u dat toestaat.

De voorzitter:

Dan krijgt u uw vier minuten.

De heer **Boulakjar** (D66):

Ik probeer het binnen vier minuten te doen.

Voorzitter. Inmiddels springen verschillende EU-landen om ons heen van oranje naar geel en worden we met een hoog tempo gevaccineerd. Nog even en dan mogen mensen weer lekker genieten van een vakantiereis.

Wat D66 betreft gebeurt dit bij voorkeur op een duurzame manier. Maar dan moeten er wel goede, betaalbare alternatieven zijn. Zoals de heer Minhas al aangaf, leent de trein zich hier uitstekend voor. Daarom ben ik heel blij dat de internationale slaaptrein weer helemaal terug is van weggeweest. Dat is echt booming. Een paar weken geleden is de directe verbinding met Wenen weer in ere hersteld. Ik zag de Staatssecretaris met trots als eerste passagier meegaan, of in ieder geval een gedeelte ervan meegaan. Na vijf jaar afwezigheid is de NS bezig om de nachttrein naar Zürich vorm te geven. Daarnaast is er een particulier initiatief gestart om een slaaptrein naar Praag te realiseren. Dat is allemaal mooi en wat ons betreft gaan we Nederland verder duurzaam en betaalbaar in verbinding brengen met de Europese steden.

Vorig jaar juli is het rapport «Verzet de wissel» van de Raad voor de leefomgeving uitgekomen, waarin alle uitdagingen van het internationaal spoor op een rij werden gezet. Ik heb daarbij twee vragen. Hoe staat het met de uitwerking hiervan? Kan de Kamer een overzicht krijgen van wat er is gedaan en van wat er nog staat te gebeuren? En hoe gaat het met de inspanningen van onze ambassadeur, de heer Van der Kamp, voor het European Year of Rail? Graag een reactie hierop.

Voorzitter. Het is eerder al benoemd door mijn collega's: Eindhoven wil een internationale hub worden, onder andere voor de verbinding naar Duitsland. Er ligt een bekende wens van de regio's Brabant en Limburg voor een goede verbinding naar onder andere Aken. Destijds heeft D66 ook de motie van het CDA ondersteunt om hier onderzoek naar te doen. We snappen de overwegingen in de brief van de Staatssecretaris en wat de hiccups zijn mogelijke drempels zijn om dat snel te realiseren, maar we horen ook geluiden uit de regio dat het wel sneller kan. Kan de Staatssecretaris nog een keer helder toelichten waar op dit dossier de grootste knelpunten liggen en waar mogelijk toch kansen liggen voor de kortere en middellange termijn?

Een ander punt is het punt dat ook de heer Geurts al aangaf: de trillingen. Drie weken geleden ben ik op werkbezoek geweest in Dorst in het prachtige Brabant, gelegen langs de Brabantroute. Overlast van trillingen is natuurlijk vreselijk, zeker als je daar iedere dag mee te maken hebt. Ik merkte dat zelf ook toen ik bij de bewoners in de tuin stond. Op diezelfde plek werd kort na mijn bezoek – dat had niks met mijn bezoek te maken, maar dat was gewoon toeval – een trillingsarme overweg gerealiseerd door ProRail. Van de omwonenden heb ik gehoord dat daar nu al positieve ervaringen mee zijn opgedaan. Kan er, terwijl deze proef loopt, alvast een quickscan worden gemaakt van plekken, vergelijkbaar met Dorst, waar deze oplossing profijt kan opleveren voor omwonenden? Voorzitter. Het is ook al eerder aangestipt door verschillende collega's: de nabo's. Die zijn we, om met de woorden van de heer Minhas te spreken, liever vandaag dan morgen kwijt. De afgelopen maanden zijn we meermaals opgeschrikt door vreselijke ongevallen. Ondanks alle inspanningen van de Staatssecretaris op dit dossier kennen we nog een aantal gevaarlijke spoorwegovergangen. De Staatssecretaris geeft aan dat er enige ruimte is voor maatregelen, zoals het plaatsen van borden, het rijden met fellere verlichting en kleuren op de trein en het sluiten van hekwerken. Ik heb daarover nog een aantal vragen, waarmee ik ook afrond. Wanneer worden maatregelen die op korte termijn mogelijk zijn doorgevoerd? Wordt dat dan gedaan door alle vervoerders op het spoor? Is het mogelijk om als tijdelijke oplossing, bijvoorbeeld volgende week al, waarschuwingslampen te plaatsen, totdat eindelijk de knoop is doorgehakt dat die nabo's dicht kunnen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boulakjar namens D66. Dan gaan we nu verder met de heer Grinwis van de ChristenUnie voor zijn vier minuten.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Als eerste, en mijn collega's begonnen daar ook al over, de zogenaamde nabo's. Het laatste debat dat daarover ging was in december 2020. Sinds die tijd zijn er alweer verschrikkelijke ongelukken geweest: op 8 maart was er een dodelijk ongeluk met een maaltijdbezorger in Zenderen, op dinsdag 18 mei is een 14-jarig meisje om het leven gekomen bij de spoorwegovergang in Prinsenbeek, en op zaterdag 5 juni – collega's haalden dat al aan – was er het verschrikkelijke ongeluk met een man en een vrouw van allebei 79 jaar oud die omkwamen bij een onbewaakte overweg bij het Friese Boazum. Mijn collega De Hoop zei die plaatsnaam veel mooier en veel beter dan ik.

Voorzitter. Bij die verschrikkelijke ongelukken past de vraag hoe we het beveiligen van spoorwegovergangen kunnen versnellen. Ik weet dat daar hard aan gewerkt wordt. Ik weet ook dat veel mensen dit zo snel mogelijk uit de wereld willen helpen. Maar het duurt zolang, en elke dag telt. Wat kan de Staatssecretaris helpen om dit sneller te kunnen oppakken? En andersom, wat zou een organisatie als ProRail kunnen helpen? Ik hoor hen vragen om een aanwijsbevoegdheid. Collega Minhas had het daar volgens mij ook al over. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan? Wanneer zou een voorstel om een aanwijsbevoegdheid te regelen in de Kamer kunnen liggen? En wanneer zou zij dat geregeld willen hebben? Kijkt zij daar net zo tegen aan als ProRail? Zou dat kunnen bijdragen aan het snel wegwerken van de onbewaakte overgangen?

Dan over corona en het ov na corona. Daar heeft een aantal collega's ook al over gesproken. Een poosje terug hadden we een debat waarin het ging over de extra gelden die door het Rijk beschikbaar zijn gesteld, zowel aan nationale vervoerder NS als aan regionale vervoerders. Hartstikke goed. Tegelijkertijd is elke regio druk bezig om een transitieplan te maken, met daarin zogenaamde donkergrijze lijnen waarop het ov flink is gekrompen, tot pikzwarte lijnen waarop het ov met wel 30% is gekrompen en waarop ook hele buslijnen dreigen te verdwijnen.

Terwijl de NS zijn best doet om de dienstregeling op peil te houden en, sterker nog, om nieuwe lijnen en hogere frequenties te gaan toepassen, wordt de vraag hoe mensen bij het station komen steeds pregnanter. Veel mensen gebruiken daarvoor de bus. Als er hele buslijnen verdwijnen, dreigt er in de haarvaten van het ov-systeem wat mis te gaan. Daarom moet er vroegtijdig helderheid zijn over de beschikbaarheidsvergoeding voor volgend jaar. Kan de Staatssecretaris die helderheid geven? Als dat niet in dit debat kan, kan zij misschien duidelijkheid geven over wanneer dan wel.

De oproep die daarbij hoort, is dat we alles op alles moeten zetten om te voorkomen dat we buslijnen schrappen. We moeten inzetten op terugkomst van de reiziger na corona. We zien op de weg dat de ouderwetse files zich weer beginnen te vormen. In de trein is dat nog net wat minder. Misschien is dat logisch, omdat in de trein vooral veel kantoorpersoneel instapt, en minder de beroepen die afhankelijk zijn van de auto.

We hopen dat er meer thuisgewerkt gaat worden, maar toch hopen we allemaal ook dat reizigers terugkeren naar het ov. We weten ook dat het ov moet gaan groeien. Daar is een schaa sprong voor nodig. Dat is eigenlijk mijn volgende punt: wat kan de Staatssecretaris over de systeem sprongen zeggen? We hebben over de schaa sprongen in het ov de vorige keer al gesproken, maar het gaat mij met name om het naar 3 kV brengen van de spanning om wat sneller te kunnen gaan rijden. Ik kijk naar de tijd, voorzitter. Daar is veel geld voor nodig. Wat is de stand van zaken als het gaat om die frequentie?

Mijn laatste punt gaat over de lijnen. Wat betreft de intercity Eindhoven-Aken en de capaciteit bij Eindhoven sluit ik mij aan bij collega Geurts. Over de Lelylijn hebben we de vorige maand al gesproken. Mijn vraag is of we al begonnen zijn.

Als laatste Zeeland en de Randstad. Dat komt er in het Toekomstbeeld OV erg positief uit, met veel extra reizigers en een bijdrage aan een vervoersknelpunt dat niet afhankelijk is van een robuuste basis. Dit vergt maar een kleine investering van 25 tot 50 miljoen en het scheelt wel 30 tot 60 minuten reistijd voor de Zeeuw. Mijn vraag is of de Staatssecretaris bereid is een inspanning te verrichten zodat de Zeeuw straks inderdaad 30 tot 60 minuten sneller van en naar de provincie Zeeland kan reizen. Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Grinwis. U bent bijna één minuut over uw spreektijd heen. We zijn dus ruim vandaag, maar het is in het vervolg misschien een puntje om op te letten. Last, but zeker not least, is de heer Alkaya hier namens de SP aanwezig voor zijn vier minuten.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, dank u wel. Het valt me op dat er tot nu toe weinig is gezegd waar ik het niet mee eens ben. Heel veel vragen zijn dus al gesteld. Ik zal even kijken of ik op de hoofdlijnen kan focussen en ook dingen kan zeggen waar andere partijen het niet mee eens zullen zijn. Dat is mijn streven vandaag!

Voorzitter. Het failliet van het marktdenken in het openbaar vervoer en zeker op het spoor wordt in steeds meer landen duidelijk. Het Verenigd Koninkrijk, onder leiding van de conservatieven – dat wil ik benadrukken – komt er nu ook op terug, kort nadat zij zich hebben afgesplitst van de Europese Unie. Het mag duidelijk zijn dat de SP de trend van het breken met het oude marktdenken van harte omarmt, omdat veel zaken die jaren geleden aan de markt zijn overgelaten daar nu eenmaal niet thuishoren. Het is lachwekkend dat juist de topman van Arriva, een dochteronderneming van een Duits staatsbedrijf, in een Nederlandse krant verklaart dat zonder concurrentie iedereen op het spoor in zou dutten. Dat zegt een topman die werkt voor een bedrijf dat 84% van het marktaandeel in Duitsland heeft. Ik zie dit als een stuiptrekking van het marktdenken op het spoor. Wat vindt de Staatssecretaris van deze opmerkelijke actie? Is zij bereid te onderzoeken welke elementen van marktwerking op het Nederlandse spoor nog houdbaar zijn en van welke elementen wij afscheid zouden moeten nemen, zoals in andere landen al gebeurt? Hoe kijkt zij nu naar het Vierde Spoorwegpakket van de Europese Unie, dat weliswaar is aangenomen maar nog niet volledig is geïmplementeerd? Dat is doordrenkt van het oude marktdenken, waar wij nu, in tegenstelling tot het Verenigd Koninkrijk, dus met z'n allen aan vastzitten in de Europese Unie. Maar dat raakt dus steeds verder achterhaald.

De voorzitter:

Dat leidt tot een interruptie. U heeft toch een punt gevonden waarop de commissie het niet eens is met de SP! Dat moet u gelukkig stemmen. Ik heb een interruptie van de heer Minhas. We doen die in tweeën.

De heer Minhas (VVD):

De heer Alkaya heeft een interessante bijdrage. In datzelfde interview zegt de topman van Arriva ook dat het spoornetwerk in het Verenigd Koninkrijk totaal onvergelijkbaar is met dat van Nederland. Heeft die analyse de heer Alkaya ook bereikt? Want het spoornetwerk van het Verenigd Koninkrijk is dermate slecht onderhouden dat dat een van de redenen is waardoor treinen daar veel te laat aankomen en met name het treinmaterieel slecht is. Dat is een van de redenen waarom de liberalisering van het spoornetwerk in het Verenigd Koninkrijk wordt teruggedraaid. In Nederland is daar totaal geen sprake van. Dus ik ben benieuwd wat de reflectie van de heer Alkaya daarop is.

De heer **Alkaya** (SP):

Zeker, dat stuk heb ik ook gelezen. Tegelijkertijd was de analyse natuurlijk breder. Ik weet niet of de heer Minhas weleens in het Verenigd Koninkrijk met de trein is gaan reizen. Er zijn dan meerdere bedrijven die op eenzelfde traject zitten, met andere spoorboekjes, dus andere tijden, die soms niet op elkaar aansluiten. Dat is totale chaos. Er is simpelweg geen sprake van een vrije markt als je het hebt over het spoor. Je hebt namelijk één spoor en je wil ook niet verschillende sporen van verschillende bedrijven naast elkaar hebben liggen. Er is dus op een gekunstelde manier geprobeerd om dat daar voor elkaar te krijgen. Daarin zijn ze veel verder doorgeschoten dan in Nederland. Dat ben ik met de heer Minhas eens. Gelukkig wordt het daar teruggedraaid. In Nederland zijn we niet zo ver doorgeschoten. Daarom is mijn vraag aan de Staatssecretaris op welke elementen, bijvoorbeeld op het regionale spoor, we hier wel in zijn doorgeschoten. Hebben we nog profijt van het feit dat daar een vorm van gekunstelde marktwerking is? Of moeten wij ook erkennen dat het hele experiment met marktwerking op het spoor is mislukt en dat we dat moeten terugdraaien?

De **voorzitter**:

De heer Minhas in tweede instantie.

De heer **Minhas** (VVD):

Volgens de VVD is het zo dat meer marktwerking op het spoor – dat zien we met name in Limburg op een aantal plekken – juist leidt tot betere concessies en dat reizigers erop vooruit zijn gegaan. Waar we netten hebben gedecentraliseerd, waar onder andere Arriva op is gaan rijden, zijn de reizigers daarvan gaan profiteren. Arriva is als buitenlandse partij een van de eerste partijen die in Nederland treinen is gaan aanbieden met stopcontacten waar mensen hun telefoons op kunnen laden en met wifinetwerken. Volgens mij is dat dus in het belang van de reiziger. Daarvoor zitten we hier toch met elkaar, meneer Alkaya? De VVD in ieder geval wel.

De heer **Alkaya** (SP):

Zeker, daarvoor zit de SP hier ook. Daarom moeten we erkennen dat Arriva helemaal geen marktpartij is. Het is een Duits staatsbedrijf dat delen van Nederland heeft gekregen om te exploiteren. Er kunnen best kwaliteitsverbeteringen zijn gerealiseerd – dat hoor ik dan wel van de Staatssecretaris – maar ik vind het hoog tijd voor een onderzoek in brede zin of er überhaupt sprake is van een vrije markt. Of moeten we niet zo gekunsteld bezig zijn en de goede dingen behouden, maar ook de slechte dingen terugdraaien? Dat doen ze in het Verenigd Koninkrijk ook. Als ik niet dogmatisch maar pragmatisch vraag om zo'n onderzoek, dan hoop ik op steun van de VVD daarin.

En dan ga ik verder met mijn betoog. De SP maakt zich ook zorgen over de ambities om NS-medewerkers weg te halen bij stations. Dit gaat ten koste van de veiligheid en is met name een bedreiging voor mensen die minder mobiel zijn of hulp nodig hebben op een station. De fysieke aanwezigheid van medewerkers is ook van belang bij incidenten of grote vertragingen. Zij kunnen dan daar de boel controleren en mensen helpen. Is de Staatssecretaris het met ons eens dat de aanwezigheid van personeel op stations ook in de toekomst belangrijk blijft? En wat gaat zij doen om dit te behouden, of vindt zij echt dat camerabewaking en praatpalen en dergelijke informatiezuilen op den duur een volwaardige vervanging van fysieke medewerkers zouden kunnen zijn?

Alle partijen hebben al gevraagd naar de niet actief beveiligde overwegen. Daar ligt dus een brede wens in deze Kamer, waardoor ik hier misschien wat minder aandacht aan hoeft te besteden. Dat neemt niet weg hoe belangrijk dat onderwerp is. Ik wil benadrukken dat ook voor treinmachi-

nisten de gevolgen groot zijn. Zij weten dat zij bepaalde trajecten met gevaar voor eigen leven doen. De maat is allang vol, maar het duurt helaas veel te lang. Hoe lang heeft de regering nog nodig? Elke dag dat deze onbeveiligde overgangen nog voortbestaan betekent een potentieel levensgevaar. Is de deadline van 2023 nog in beeld? En deelt de Staatssecretaris de mening van de vakbond FNV dat desnoods de overgangswet aangepast dient te worden om ook op privaat eigendom de overgangen aan te kunnen pakken?

Wat kan er intussen nog worden gedaan om ongevallen bij onbeveiligde overgangen te voorkomen? Moeten bijvoorbeeld snelheden op bepaalde trajecten niet nog verder worden verlaagd?

Tot slot, voorzitter. Er is ook al aandacht gevraagd voor de treinverbinding tussen Heerlen en Aachen. Hoewel er een brede meerderheid is voor het stimuleren van internationaal treinverkeer, lijkt de politieke wil te ontbreken om dit daadwerkelijk te realiseren. Is het werkelijk onhaalbaar voor 2030? Ik zie de Staatssecretaris schudden, dus ga ik ervan uit dat dit wel haalbaar zou zijn. Ik hoor dat graag van de Staatssecretaris. Ziet zij het potentieel van deze verbinding tussen de regio Aachen, Eindhoven en de Randstad en is zij bereid om dat eerder te realiseren van in 2030? Het onderzoek waar de VVD om vraagt zal ik dan ook van harte ondersteunen.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage. Ik kijk de Staatssecretaris aan met de vraag hoelang zij nodig denkt te hebben om dit voor te bereiden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik moet even naar de ambtenarenzaal lopen. Er moet ook nog gecommuniceerd worden met het ministerie omdat er hier niet meer zoveel mensen kunnen zitten vanwege corona. Ik zou graag twintig minuten willen hebben om een en ander voor te bereiden en de antwoorden goed te kunnen lezen.

De voorzitter:

Twintig minuten. Het is niet anders. Wij gaan schorsen tot 17.40 uur. Dan kan de Staatssecretaris rustig lopen en zien we u straks terug.

De vergadering wordt van 17.20 uur tot 17.40 uur geschorst.

De voorzitter:

We kunnen doorgaan met de beantwoording van de Staatssecretaris in eerste termijn. Ik geef dus graag het woord aan de Staatssecretaris als zij klaar is met haar papieren.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Zeker, voorzitter. Hartelijk dank aan de leden voor de vragen, die ik heel goed herken. Ik heb de vragen ingedeeld in drie blokjes. Het eerste blok gaat over overwegen. Daar is terecht door velen van u aandacht voor gevraagd. Het tweede blok gaat over internationaal. Dat is voor mij ook een heel belangrijk onderwerp. En dan is er nog een blok overig. Dat klinkt altijd wat minder indrukwekkend, maar dat is het vaak wel. Daar zitten ook een aantal vragen in over regionale projecten, maar er is een wat grotere diversiteit van onderwerpen.

Voorzitter. Ik begin met overwegveiligheid. Ik krijg een berichtje als er zo'n tragisch ongeval gebeurt als bij Hooghalen, Bijsteren, Zenderen en Boazum. Dat maakt altijd grote indruk. Dan denk ik natuurlijk als eerste aan het slachtoffer met familie en vrienden, maar ik denk ook heel nadrukkelijk aan het personeel dat hierbij betrokken is. Voor machinisten is zo'n aanrijding ongelofelijk zwaar. U bent misschien ook langs geweest bij de incidentenbestrijders van ProRail die hier vandaag op het Plein stonden. Er zijn mensen die ervoor moeten zorgen dat het spoor weer vrij wordt gemaakt. Zo'n aanrijding is dus een ongelofelijk zware gebeurtenis

voor heel veel mensen. Daarom deel ik enorm de ambitie die ik hier ook in de Kamer hoor, namelijk om het spoor zo snel mogelijk zo veilig mogelijk te maken. Daar heb ik me de afgelopen jaren ook ontzettend hard voor ingezet samen met ProRail en met alle mensen die daar een bijdrage aan kunnen leveren. Ik vind dat we moeten streven naar nul doden op het spoor. Daar streven we ook naar op de weg en op de fiets. Dat moet echt ons gezamenlijke streven zijn.

Nabo's zijn eigenlijk echt niet meer van deze tijd. Dat heb ik ook al eerder gezegd. Het is ook niet nieuw, maar ik vind het wel goed om dat hier nog een keer te herhalen. We moeten er gewoon voor zorgen dat dat wordt aangepakt. Ik wil de aanpak van de nabo's dus met urgentie versnellen; liever vandaag dan morgen. Dat hoor ik u ook allemaal zeggen. Daarvoor wordt enorm hard gewerkt. Ik zie dus dat we eigenlijk in dezelfde richting werken. Als ik mogelijkheden voor versnelling zie, dan pak ik die, echt waar!

De realiteit is dat het aanpakken van sommige dingen ook tijd kost. Dat is niet omdat we op onze handen zitten of omdat de urgentie niet gevoeld wordt. Ook bij ProRail wordt de urgentie enorm hard gevoeld. Maar soms is het gewoon complex, ook als je een bestuurlijke oplossing hebt. Ik zal sowieso meteen zeggen dat ik de afgelopen tijd geprobeerd heb om de versnelling op drie terreinen te realiseren. Als je een oplossing hebt, moet je die ook nog implementeren. Als je bijvoorbeeld slagbomen wilt plaatsen, is er een buitendienststelling nodig, zodat er ook veilig gewerkt kan worden aan het plaatsen van die slagbomen. Bij het uiteindelijk sluiten van zo'n overweg komen er allerlei technische aspecten kijken. Op drie plekken heb ik geprobeerd om de versnelling in te zetten. Het is als eerste vaak een bestuurlijk lastige kwestie. Zo'n overweg is misschien de enige huisaansluiting van een boerderij. Dan moet er dus een andere weg worden aangelegd en die gaat dan misschien wel over het land van diezelfde boer. Dat kan ingewikkelde gesprekken opleveren. Het kan ook zijn dat er bijvoorbeeld belangrijke wandel- en fietspaden overheen lopen of dat het een belangrijke verbindingsweg is. Mensen willen natuurlijk het liefst graag snel en dicht bij hun huis het spoor over kunnen en niet hoeven omrijden. Dit vraagt dus om lastige gesprekken. Toch heb ik een tijdje geleden een landelijk bemiddelaar ingezet om samen met ProRail het bestuurlijke gesprek te vergemakkelijken en te versnellen. Het helpt soms als je de gemeentepolitiek of de provinciale politiek kent en ook weet welke belangen daar spelen en hoe je daar op een goede manier de meeste snelheid boekt. Dat heeft echt gewerkt. De inzet van de landelijke bemiddelaar heeft echt geholpen om met name de lastige casussen versneld los te trekken.

Het proces heb ik dus op die manier proberen te versnellen. Ik heb echt substantieel extra geld uitgetrokken in deze periode: 194 miljoen in het nabo-programma. Ook is er 220 miljoen in het LVO-programma geïnvesteerd. Dat heeft echt resultaat opgeleverd. En de wettelijke aanwijsbevoegdheid – een van de aanbevelingen – die komt er, jazeker. Ik ga die rond de zomer hopelijk in internetconsultatie doen en dan is die na de zomer bij u. Dus ook daaraan wordt gewerkt. Er komt dus wettelijke versterking, verbetering van het proces en meer geld.

De voorzitter:

Mag ik even vragen of de Staatssecretaris «rond de zomer» iets specifiek kan formuleren?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, daar kan ik nog wel iets specifiek over zijn. Rond de zomer wordt de internetconsultatie voorgelegd aan het publiek. Daarna wordt de aanwijzingsbevoegdheid aan uw Kamer voorgelegd. Ik verwacht dat dat kort na de zomer zal gebeuren. Dat is waar we op koersen.

Wat hebben de versnellingsacties opgeleverd? Sinds 2018 zijn al 75 nabo's – dat is ruim 41% van het totaal van 180 nabo's – uit het nabo-programma aangepakt. Ook worden door middel van het LVO-programma tientallen beveiligde overwegen nog veiliger gemaakt. In dat rijtje tragische ongelukken zat ook een beveiligde overweg. Het gaat dus niet alleen om de nabo's. Soms moet je ook beveiligde overwegen nog veiliger maken. In de aanloop naar een definitieve aanpak voor elke nabo kijk ik natuurlijk ook naar innovaties die het veiligheidsniveau kunnen verbeteren. En als we dit allemaal willen aanpakken, dan zal er ook de komende jaren weer geld nodig zijn, zo zeg ik tegen de Kamer die het budgetrecht heeft. Ik ben heel blij met de brede aandacht voor dit onderwerp en ik beveel u dat van harte aan straks in de budgettaire verdeling. Zonder extra geld kunnen we niet die keuze maken. Dan moet u natuurlijk wel weten waar het over gaat. Hoeveel geld is er nodig? Waarom kost het zo veel? Ik heb ProRail gevraagd om inzichtelijk te maken wat er nodig is om de overwegenaanpak onderdeel te laten zijn van de structurele vervangings- en vernieuwingsopgave van het spoor in Nederland. Dat was volgens mij een vraag van de heer Minhas. Over de uitkomsten hiervan krijgt u na de zomer informatie. Dan krijgt u zowel de aanwijzingsbevoegdheid als een beeld van wat hiervoor verder nog nodig is.

Als u daar prijs op stelt, weet ik dat ProRail ook bereid is om een technische briefing te verzorgen om u wat meer mee te nemen in de complexiteit bij die nabo-aanpak. We werken echt met elkaar aan alle kanten om het zo snel mogelijk en zo goed mogelijk te doen. Briljante ideeën zijn te allen tijde welkom. U hebt er een paar gegeven en ik zal straks terugkomen op wat daar al mee gedaan wordt. Sommige dingen zijn al bekeken. Het is goed om met elkaar dat gesprek hebben, zodat u ziet wat er allemaal gebeurt, maar ook wat de praktische dingen zijn waar de mensen van ProRail soms tegenaan lopen in de praktijk. Ze doen echt hun uiterste best. Tegelijkertijd zijn we allemaal weer ontzet en ontdaan als er toch weer zo'n tragisch ongeluk gebeurt.

De heren Geurts en Alkaya vroegen naar het invoeren van de snelheidsbeperkingen. Dat is een instrument dat nut kan hebben, maar dat ook voorzichtig moet worden ingezet. Het invoeren van een tijdelijke snelheidsbeperking kan ook weer zorgen voor veiligheidsissues elders op het spoor. Dat is een proces dat zeer zorgvuldig moet worden doorlopen. Dat doet ProRail ook. In de context van Hooghalen zijn er een aantal tsb's geplaatst, maar dan wordt er wel gekeken of dat geen veiligheidsissues oplevert op andere plekken.

ProRail is met alle vervoerders, ook de regionale vervoerders – dat was een expliciete vraag – in overleg over de risico's. Er worden een gezamenlijke risicoanalyse en een afwegingskader opgesteld. Wanneer is welke maatregel een goede maatregel om die problemen te verkleinen? ProRail verwacht rond de zomer het proces te hebben afgerond en eventuele aanvullende maatregelen te treffen.

Dat zijn de risico's waar je het over kunt hebben. Er zijn treinflits, extra roodseinnaderingen, langere dichttijden van beveiligde overwegen. Dat kan onveilig gedrag in de hand werken, omdat mensen denken: het staat hier zo lang op rood, ik fiets hier even snel tussendoor. Of: de bomen zijn al bijna dicht, maar ja, anders sta ik vijf minuten te wachten, dus ik sjees toch maar even snel naar de overkant. Al dat soort praktijkafwegingen worden door ProRail gemaakt als het gaat over het nemen van maatregelen.

De heer De Hoop vroeg waarom er 50% financiering is. Dat is omdat het een kruising is van een weg en het spoor. De wegbeheerders nemen dan hun deel van de financiering voor hun rekening en worden daar als wegbeheerder natuurlijk ook voor gefinancierd, de gemeente of de provincie, als die dat zijn. Maar in uitzonderlijke gevallen – dat is een aantal keren voorgekomen – zorgen we ervoor dat, als het echt een heel

armlastige gemeente is, een artikel 12-gemeente bijvoorbeeld, dat er niet toe leidt dat iets niet wordt aangepakt. Er is een verantwoordelijkheidsverdeling en daar zijn financiële stromen voor ingericht, maar in uitzonderingsgevallen kijken we daar uiteraard naar.

De heer Geurts vroeg wanneer er wordt gekeken naar de nabo's die buiten het huidige programma vallen. Die worden meegenomen in de inventarisatie die ProRail doet van wat er in dat geheel nodig is. U krijgt daar dit najaar informatie over.

Dan de innovatieve verbetermaatregelen. Wat kan er? Wat kan er misschien al op korte termijn? Een hele tunnel graven kost meer tijd dan een paar waarschuwingslichten plaatsen of een trein verven. Ik was laatst op werkbezoek bij de NS en daar waren ze op dat moment bezig met het aanpassen van de kleurstelling van de treinen. Daar wordt al direct aan gewerkt. Bij het kijken welke innovatieve verbetermaatregelen zouden kunnen worden getroffen, wordt ook de expertise van de machinisten betrokken. Dat vond ik heel mooi en belangrijk. Ook de TU Delft heeft aangegeven graag te willen meedenken over slimme innovaties. Ook die handreiking nemen we graag aan. Uit de eerste bevindingen van ProRail is een aantal maatregelen naar voren gekomen die het echt waard zijn om te onderzoeken. Dat gaan ze ook doen: extra waarschuwingsborden, het rijden met fellere koplampen, de kleurstelling van de treinen – met dat laatste is men al aan de slag gegaan – maar ook het op afstand kunnen openen en sluiten van hekwerken. Ik heb aan ProRail gevraagd of het mogelijk is om een softwareapplicatie te bedenken voor een gebruiker van een agrarische nabo. Hij rijdt daar niet zo vaak overheen, maar de keren dat hij er overheen rijdt met zo'n zware trekker, wil je zeker weten dat die trein nog heel erg ver is, zodat het er niet op aankomt of je een paar seconden langzamer of minder langzaam bent. Daar kijkt ProRail op dit moment ook naar. Een aantal maatregelen is doorgevoerd en een aantal maatregelen moet verder worden uitgezocht, maar we kijken echt naar alles wat kansrijk is.

De heer Alkaya vroeg nog of er ook is gekeken naar de erfdienstbaarheid. Ja, daar is ook naar gekeken toen we aan het kijken waren op welke manier we invulling geven aan de suggestie om ook een wettelijk instrument in te richten. Door externe juridische adviseurs in overleg met ProRail werd dit niet als de meest kansrijke optie gezien, maar die aanwijzingsbevoegdheid wel. Dat wetsvoorstel gaat rond de zomer in consultatie en komt in het najaar naar u toe met als doel de inwerking-treding van dit juridisch instrument op 1 januari 2022. Dat hangt natuurlijk af van de snelheid waarmee de Kamer het weet te behandelen. Maar gezien de urgentie die u ook hier voelt voor dit instrument, hoop ik dat we elkaar daarin zullen kunnen vinden.

Voorzitter. Dat waren de antwoorden in het blokje overwegen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we even kijken of de Kamerleden daar nog aanvullende vragen over hebben. Ik kijk ter linkerzijde. De heer Alkaya heeft een vraag.

De heer **Alkaya** (SP):

Over de deadline. Wanneer zijn alle overgangen aangepakt? En is de deadline nog in zicht? Ik begreep dat ze in 2023 allemaal aangepakt zouden moeten zijn. Zitten we een beetje op koers, en is dat nog steeds een haalbaar streven?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Die vraag had u inderdaad gesteld. We hebben een programma gemaakt voor de aanpak van de nabo's die we aangepakt willen hebben voor eind 2023. Daar zijn we inderdaad voor op koers. Dat loopt echt goed. Er zijn natuurlijk altijd een paar lastige gevallen, maar we hebben er vertrouwen in dat we dat kunnen doen. Dat is nog wat anders dan dat daarmee alle

nabo's die er zijn ... Er werd bijvoorbeeld ook gesproken over niet-openbare nabo's. We hebben een selectie gemaakt: wat zijn de risicovolle nabo's? Zitten daar bijvoorbeeld huisaansluitingen onder? Daar liggen we inderdaad voor op koers.

De voorzitter:

Nog een aanvullende vraag, meneer Alkaya? Nee? Dan stel ik voor dat we nu naar het blokje internationaal gaan. Daarna doen we weer een rondje met vragen die nog zijn blijven liggen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ik vroeg net aan mijn ambtenaren: «Ik heb het gevoel dat ik toch wel actief bezig ben geweest op internationaal vervoer. Is dat waar, ja of nee?» En toen zeiden zij: «Ja, we hebben nog nooit iemand gehad die er zo hard aan heeft getrokken.» Als ik ergens een kans zie, ook hier op het internationale spoor, dan pak ik 'm echt. Toch zijn er soms dingen die lastig zijn. Ik voel, ik weet ... Ik ken alle moties die zijn ingediend en ik weet dat we het graag willen met elkaar, maar soms is het echt een stukje lastiger dan we eigenlijk graag hadden gewild. Wat hebben we bijvoorbeeld de afgelopen tijd gedaan? In het Toekomstbeeld OV speelt internationaal een belangrijke rol. De HSL-Oost – ik breng 'm hier ook nog maar even onder uw aandacht – zal ook aan een volgend kabinet zijn. Maar naast een hsl-verbinding met onze zuiderburen, zou dat ons ook een aansluiting geven op onze belangrijkste handelspartner en het hsl-netwerk dat die handelspartner ook heeft. Het zou ons kunnen versterken als plek in dat internationale hsl-spoornetwerk.

Daarnaast hebben we ingezet op de verbeteringen voor Amsterdam-Berlijn. Over Eindhoven-Düsseldorf hebben we een mooi akkoord met de Duitsers gesloten. Emmen-Rheine. De tramverbinding Maastricht-Hasselt. De nachttrein Amsterdam-Wenen. Mijn Oostenrijkse collega had het geluk dat zij als eerste van Wenen naar Amsterdam reed. Daarom kon ik haar daar ontvangen. Wie weet lukt het mij deze zomer ook nog wel om daar in te stappen.

2021 is het European Year of Rail. We hebben als Nederland enorm hard getrokken aan een internationaal platform. Dat is inmiddels een samenwerking geworden van 27 landen, de Europese Commissie en sectorpartijen om het internationale spoor verder te optimaliseren. Want naast infrastructurele uitdagingen zit er ook ongelofelijk veel in dienstregelingen, in het gemak waarmee je tickets kunt kopen, in materieel en noem maar op, dus al dat soort zaken. We hebben op 3 juni in de Transportraad de conclusies aangeboden. Dat platform loopt bijna als een trein, zou ik bijna zeggen. Kortom, als het gaat over de internationale trein, dan vindt u mij zeker aan uw zijde om datgene wat er kan ook te doen.

Dan heb je altijd kwesties die zoals ik zei toch lastiger blijken dan je had gehoopt. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de IC-verbinding Amsterdam-Aken er zo een blijkt te zijn. Het is niet op korte termijn realiseerbaar en er is ook een stuurgroep die gezamenlijk verschillende plannen heeft vergeleken en dat eigenlijk ook heeft geconcludeerd. Mede op uw verzoek heeft ProRail het afgelopen jaar opnieuw twee mogelijke varianten voor een IC Aken onderzocht: een variant van de NS met een directe verbinding tussen Den Haag en Aken en een variant die door Arriva is ingebracht en die een directe verbinding tussen Eindhoven en Aken voorstelt. Beide verbindingen zijn door ProRail verkend, ook in nauw overleg met de vervoerders. Zowel Arriva als de NS hebben al ingestemd met die resultaten. We moeten helaas constateren dat er, ongeacht de varianten, in Eindhoven geen plek is om te keren. Dat vraagt dus altijd extra maatregelen. Om meer treinen te laten rijden richting Maastricht en Venlo moet het knelpunt van Tongelre worden opgelost. Dat moet dan een ongelijkvloerse kruising worden. Dus hoe graag we het ook met elkaar willen, het blijft zo dat de infrastructuur rond Eindhoven met de huidige al

geplande treinen gewoon vol is. Zelfs voor de geplande treinen tussen Eindhoven en Düsseldorf zijn extra maatregelen nodig. Die zijn voorzien; de planuitwerking daarvoor is gestart.

Het is dan ook niet voor niks dat we in het MIRT hebben afgesproken dat er echt een onderzoek moet komen naar de Knoop Eindhoven, ook in relatie tot de ambities die we hebben, zowel nationaal als internationaal. Het feit dat we nu dat knelpunt constateren, kan immers natuurlijk niet betekenen dat we zeggen: nou ja, jammer dan, dan kan hier dus nooit meer iets. Maar dat gaat wel veel vragen, dat gaat ook veel geld kosten en dat gaat tijd kosten, maar we moeten dat onderzoek wel starten. Er zijn daar echt kansen voor betere internationale verbindingen, maar we moeten wel eerst de infrastructuur daarvoor hebben aangepast. In de MIRT-studie waarin we de Knoop Eindhoven verder onderzoeken, kunnen dus ook de laatste inzichten van Arriva en allerlei andere ambities betrokken worden. Ik wil er dus graag op die manier mee door, maar ik kan nu geen capaciteit maken waar die niet is.

De heer Minhas vroeg ook naar bredewelvaartseffecten. Jazeker, die zijn ook meegenomen in dat onderzoek. Het is ongelooflijk belangrijk om dat te doen. Zo'n lijn is natuurlijk nooit in splendid isolation. Dat doe je omdat je daar ook een meerwaarde voor de regio in denkt te kunnen zien.

Bestemmingen zoals universiteiten, kennisinstituten en de aansluiting op het hsl-knooppunt Aken zijn dus meegenomen in de bepaling van het aantal potentiële reizigers. Dat is uiteindelijk weer bepalend voor hoe winstgevend of rendabel zo'n lijn is, maar die brede welvaartseffecten zijn hier zeker in meegenomen.

De verkenning van ProRail laat tot nu toe geen verbetering voor reizigers vanuit de Randstad tot Eindhoven zien, maar het zit natuurlijk vooral in het stuk tussen Eindhoven en Limburg. De toename van het aantal internationale reizigers blijft nu nog beperkt tot zo'n 700 reizigers per dag. Er zou dan ook nog een aanzienlijk exploitatietekort van 6 miljoen tot 15 miljoen per jaar op die lijn zitten. Als je het dan over de eerste tien jaar hebt, heb je het toch over een exploitatietekort van 60 miljoen tot 150 miljoen waarvoor je dan een oplossing moet vinden, want dat geld kan dan niet aan andere dingen worden uitgegeven. Dat zijn dus allemaal keuzes die uiteindelijk te maken zijn.

Een tweede regionale sneltrein levert in totaal bijna 2.500 reizigers per dag. Dat is een toename van 2.000 reizigers per dag ten opzichte van de situatie in 2018. Daarmee wordt natuurlijk een belangrijke verbetering van de genoemde bestemmingen bereikt.

De heer Boulakjar vroeg naar het Rli-rapport Verzet de wissel. Ik heb net al gezegd dat de aanbevelingen daarvan eigenlijk heel goed aansluiten bij de position paper over internationaal spoorvervoer die we hebben aangeboden. Ik heb net al iets gezegd over dat platform. Het is echt heel mooi om te zien dat we als Nederland dat initiatief hebben genomen en dat daar nu zo breed in wordt gewerkt. Oostenrijk is covoorzitter en trekt ook hard aan de internationale spooragenda. Dat is dus heel mooi. Duitsland heeft een letter of intent voor de Trans Europ Express 2.0 voorgelegd aan de lidstaten. Het doel van deze letter of intent is een versterking van de verbinding tussen Europese hoofdsteden. Die heb ik op mijn beurt dan ook gesteund, net als twintig andere landen. De Kamer krijgt zowel het rapport van het platform als de letter of intent met het verslag van de Transportraad van 3 juni.

Dan de prioriteiten waar Nederland via Wim van de Camp op inzet. Ik dacht: als er een International Year of Rail is, moeten we daar ook gebruik van maken. We hebben dus een ambassadeur aangesteld. Het doel is om samen te werken met verschillende stakeholders aan de ontwikkeling van het internationale spoorvervoer. Ik heb hem gevraagd om zich in te zetten voor een paar punten. De Europese Commissie voorziet vijftien pilots voor de verbetering van internationale treindiensten. Ik wil in ieder geval dat Nederland deelneemt aan een aantal van die pilots. Dat gaat hij nu dus in

kaart brengen door te kijken wat het is en hoe we daaraan deel kunnen nemen. Dan zijn er natuurlijk de verbeterde samenwerking op Europees niveau tussen spoorvervoer en luchtvaart en voor het internationale spoorgoederenvervoer het versnellen van acties die zijn gericht op de modal shift, zoals digitalisering. Er zijn ook initiatieven die bijdragen aan een goede en diverse arbeidsmarkt in de spoorsector, want ook daar verwachten we behoorlijke uitdagingen. Een initiatief in het kader van het Year of Rail van de Europese Commissie en de spoorwegsector is de Connecting Europe Express Train, die vanaf 2 september alle Europese hoofdsteden zal aandoen. Op 3 en 4 oktober komt deze trein naar Nederland. Dan zullen ook de net door mij geschetste prioriteiten in het programma terugkomen.

Voorzitter. Dat was het voor nu even over «internationaal».

De voorzitter:

Goed, dan gaan we nu even een rondje vragen doen. We gaan gewoon het rijtje af. De heer Geurts.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Nu was ik helemaal geprepareerd om de Staatssecretaris ervan te overtuigen dat Eindhoven-Aken, Aken-Eindhoven toch echt wel heel belangrijk is, maar zij overtuigde ons ervan dat het heel belangrijk is, met alle argumenten die ik niet zal herhalen. Nu krijgen we toch een wat Kafka-achtige situatie. Wij zijn het er allemaal over eens dat het belangrijk is, en ik denk ook dat we allemaal wel kansen zien dat er iets mogelijk is, maar toch gebeurt het niet. Ik vraag de Staatssecretaris of het mogelijk is om samen met de regionale partijen op korte termijn te bekijken welke mogelijkheden er wél zijn. Misschien is er een financieel probleem, maar mij hebben ze verteld dat de Europese investeringsbank mogelijk ook kan meedoen. Misschien moeten we dan Den Haag-Aken even niet bevriezen, maar meer gaan kijken naar Eindhoven-Aken. Ziet de staatsecretaris nog een mogelijkheid, is mijn concrete vraag, om met regionale partijen te kijken wat er toch mogelijk is?

De voorzitter:

Ik verzoek de leden om korte, puntige en duidelijke vragen te stellen. Dat helpt. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Op korte termijn kan er een tweede regionale sneltrein rijden van Maastricht en Heerlen naar Herzogenrath. Dat kan in 2023 gereed zijn, uiterlijk in 2025. Dat is wat wij op de echt korte termijn kunnen doen. Ik zou zeggen: laten we dat dan ook doen, want dat betekent 2.000 reizigers extra. Dat is echt een heel goede verbetering van de regionale verbindingen.

Als wij door willen naar Eindhoven, komen we in de knoop met het knooppunt Eindhoven. Daar moeten we echt naar gaan kijken. Maar dan heb je het wel over een termijn die loopt tot rond 2030. Daarom laat ik in kaart brengen wat er nodig is aan infrastructurele maatregelen. Maar dan is het ook goed om met elkaar te weten dat wij dan praten over 2030. Dat is ook in de stuurgroep met elkaar zo geconcludeerd. Natuurlijk is het dan wel belangrijk dat wij met elkaar aan de slag gaan met het emplacement Eindhoven. De eerste stap is dan om in kaart te brengen wat er nodig is. Dan kunt u als Kamer ook een besluit nemen om de investeringsmiddelen die er zijn daaraan te besteden, want het zal altijd een keuze blijven waar in het land je wat investeert, ook afhankelijk natuurlijk van hoeveel een volgend kabinet voor extra infrastructurele maatregelen uittrekt. Dus op de korte termijn kunnen wij die tweede sneltrein laten rijden. Dat lijkt mij echt een heel goed idee, want dat is wat er op de korte termijn kan. En laten wij dan met elkaar in kaart brengen wat er voor de iets

langere termijn nodig is, maar er wel voor zorgen dat die informatie concreet op tafel komt, zodat wij ook met elkaar concrete investeringsafwegingen kunnen maken.

De voorzitter:

Dus op korte termijn kan het. Of het gebeurt, is dan natuurlijk nog de vraag. Ik begrijp dat de vraag van de heer Geurts hiermee beantwoord is. Dan ga ik verder het rijtje af en kom ik bij de heer Boulakjar.

De heer Boulakjar (D66):

Dank u wel, voorzitter. De Staatssecretaris refereerde aan de nachttreinen. Zij staat daar heel positief tegenover, wat goed is om te horen. Ik noemde in de eerste termijn al het particulier initiatief voor de slaaptrein of nachttrein naar Praag. Wellicht heeft de Staatssecretaris daar al een reactie op gegeven, maar die heb ik dan misschien gemist in de snelheid. Hoe kijkt zij aan tegen dergelijke particuliere initiatieven en kan zij die eventueel ondersteunen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik vind dat natuurlijk hartstikke mooi. Met het opzetten met de NS van die pilot voor die eerste nachttrein, het terug willen halen van de nachttrein naar Nederland, heb ik echt gedacht: als wij laten zien dat het weer kan, dan volgen er vast andere initiatieven die «wij zien dat ook» zeggen. Wij zagen die ontwikkeling al breder in Europa voorzichtig op gang komen. Het is dus heel mooi dat verschillende partijen in Europa zich echt weer roeren voor de nachttrein. Want als je 's nachts reist, is ook de reistijdafweging natuurlijk heel anders dan als je overdag een hele werkdag in de trein zit.

Met European Sleeper hebben wij regelmatig contact. Ik heb laatst ook zelf kennisgemaakt met de initiatiefnemers. Zij willen graag begin volgend jaar beginnen met de verbinding Brussel-Amsterdam-Berlijn-Praag. Dat is natuurlijk een prachtig rijtje aan steden. Zij hebben zich een tijdje geleden gemeld bij de ACM als nieuwe opentoeingsverbinder en zijn nu bezig met de capaciteitsaanvraag bij ProRail. Wij kijken in overleg met European Sleep hoe wij in het proces eventueel ondersteuning kunnen bieden. Maar hartstikke mooi dat dergelijke initiatieven opstaan en een aanvraag bij de ACM of een capaciteitsaanvraag bij ProRail indienen. Dat zijn dan de stappen die genomen moeten worden.

De voorzitter:

Dan kijk ik verder. De heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb toch twee vragen naar aanleiding van de opmerkingen over Eindhoven-Aken en Heerlen-Aken. Ten eerste. Is er nu echt wel voldoende gekeken met een creatieve blik van: hoe kan het wel?

Dan de tweede vraag. De Staatssecretaris noemde de onrendabele top en de bijdrage die nodig is als argument tegen. Maar als ik de aantallen hoor, en misschien is er zelfs wel conservatief gerekend, dan lijkt het verdacht veel op de bijdrage die is geleverd aan de nachttrein Amsterdam-Wenen. Daar ging het om 800 reizigers en toen ging het ook om een bijdrage van een paar miljoen. Of maak ik nu een redeneerfout?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nu maakt de heer Grinwis echt een redeneerfout. Dat was een eenmalige subsidie van 7,6 miljoen voor een pilot van vier jaar, en dan stopt het. Hier gaat het over een jaarlijks exploitatietekort – dat is dus elk jaar – van tussen 6 en 15 miljoen. Ik neem aan dat het niet het idee van de heer Grinwis is om die trein dan vier jaar te laten rijden, want dan gaat het om hele andere bedragen. Hij zei dat ik dat als een tegenargument aangaf,

maar nee, ik gaf het aan als een feitelijke omstandigheid. Wanneer we met elkaar beslissingen nemen over het uitgeven van het geld dat we met elkaar te verdelen hebben voor het openbaar vervoer in Nederland en eventuele investeringen daarin, en als daar een hap uit wordt genomen van 150 miljoen voor tien jaar, dan betekent dat dat andere dingen niet kunnen. Dat is geen tegenargument, maar een feitelijke omstandigheid, net als de feitelijke omstandigheid dat er nu in Eindhoven geen plek is. Is er voldoende creatief naar gekeken? Er is heel goed naar gekeken in het begin. Toen is er daarna een initiatief van Arriva gekomen, waarbij de vraag is gesteld of die voldoende objectief is meegewogen. We hebben daar toen in de stuurgroep nog een keer naar laten kijken. Nogmaals, ik heb u net het rijtje met internationale verbindingen geschetst. Al die dingen zijn niet tot stand gekomen omdat ze panklaar op mijn bureau lagen, maar omdat ik echt heb geprobeerd om datgene tot stand te brengen wat enigszins mogelijk was. Dat geldt wat mij betreft ook hiervoor. Maar als het niet kan, hoop ik dat u begrijpt dat ik geen ijzer met handen kan breken. Dus ja, we hebben daar echt goed naar gekeken. Mocht u daar prijs op stellen, dan kan ik altijd ProRail vragen hier in een technische briefing nader aan u uit te leggen waar dan die lastige omstandigheden zitten. Het is voor een deel echt techniek en dat maakt het voor mij lastig om daar iets aan te veranderen. Het is wel goed dat u inzicht heeft in waar die technische problemen zitten. Als u dat op prijs stelt, kan ik dat altijd aan ProRail verzoeken.

De voorzitter:

Dat is een helder antwoord. Heeft de heer Grinwis hier nog een aanvullende vraag over? Nee? Dan gaan we verder met de heer Alkaya van de SP.

De heer Alkaya (SP):

Zo komen we samen stap voor stap verder, voorzitter. Zo'n technische briefing is wel interessant, maar ik zou ook van de Staatssecretaris een brief willen ontvangen waarin staat waarom het aanpakken van het knooppunt bij Eindhoven zo veel tijd moeten kosten. En of het een vrije kwestie is. Het is natuurlijk altijd aan de Kamer met ons budgetrecht of we daar prioriteit aan geven. Als wij dit zouden willen versnellen, wil ik graag weten hoe dat dan zou kunnen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Er is geen enkele sprake van een politieke kwestie, maar wel van een financiële afweging die op een gegeven moment door de Kamer binnen haar budgetrecht moet worden gemaakt. Dat doen we altijd met elkaar in het notaoverleg MIRT. Dan besluiten we met elkaar, op voorstel van het kabinet natuurlijk, waar we de middelen die beschikbaar zijn voor infrastructuur aan toedelen. Daarvoor moet dan eerst goed in kaart zijn gebracht wat er rondom Eindhoven nodig is. Dat is de eerste stap. Ik heb u net geschetst hoe ik van plan ben om de Kamer daarover te informeren. Dan kan in de afweging in de Kamer worden besloten waar het geld naartoe gaat, zeg ik maar even huiselijk. Eventuele onrendabele toppen moeten dan worden meegenomen en kunnen worden meegewogen. We vinden die internationale verbindingen belangrijk, dus het kan ook zijn dat we met elkaar zeggen: daar hebben we geld voor over. We kunnen ook zeggen: als dat betekent dat we een ander project niet meer kunnen uitvoeren, wordt het toch een ander vraagstuk. Dat hoeven we nu niet te beslissen. Ik vind het belangrijk dat u alle informatie transparant op tafel krijgt. Wat is er nodig voor Eindhoven? Omdat infrastructurele aanpassingen altijd tijd kosten, denk ik dat we het perfecte niet de vijand van het goede moeten laten zijn. We moeten er in ieder geval voor zorgen dat die tweede sneltrein gaat rijden en dat we dan met elkaar in kaart brengen

wat er nodig is rondom Eindhoven om daar meer capaciteit te hebben zodat ook de keuze gemaakt kan worden voor een intercity.

De heer **Alkaya** (SP):

Tot slot. Volgens mij zeggen we hetzelfde. Om dit even scherp te krijgen: er komt een apart onderdeel in die nota over dit onderwerp, zodat we specifiek aandacht kunnen besteden aan dat knooppunt Eindhoven, omdat er zo'n brede wens leeft om dat knooppunt aan te pakken en dat een knelpunt blijkt te zijn voor het realiseren van die verbinding.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja, er komt echt een apart onderzoek naar wat er nodig is om Eindhoven aan te pakken. Ik informeer de Kamer daarover. U krijgt dat onderzoek en daar staat in wat er nodig is, wat het kost en op welke termijn het uitvoerbaar is. U krijgt dat allemaal. Maar laten we in de tussentijd dan niet het perfecte de vijand laten zijn van het goede. Dat is mijn oproep aan u, want aanpassingen aan de infrastructuur kosten tijd – je zit dan rond 2030 – en dan zou het zonde zijn om bijna tien jaar niet die verbetering te hebben voor die 2.000 reizigers die we al wel op korte termijn kunnen realiseren. Dat is waarom ik die twee dingen op deze wijze uit elkaar haal.

De **voorzitter**:

Is het dan ook mogelijk om een termijn aan te geven? Waar denkt u aan?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik dacht dat ik dat net al had gezegd, maar ik kijk het graag even voor u na. We gaan een MIRT-studie doen, maar er stond inderdaad geen datum bij. Ik laat voor de tweede termijn uitzoeken hoeveel tijd er gemoeid is met zo'n MIRT-studie, zodat u weet wanneer dergelijke informatie naar de Kamer kan komen. Ik hoop dat ik in tweede termijn een antwoord voor u heb en anders informeer ik u daar schriftelijk over. Geen enkel probleem.

De **voorzitter**:

Onze dank is groot. Dan borrelt er nog een vraag op bij de heer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik wil me niet laten verleiden om een tweede termijn te houden, maar de vraag was de volgende. Mijn fractie snapt dat die lange verbinding van Den Haag naar Aken een groot tekort oplevert. We begrijpen ook die overwegingen. Maar bij de verbinding van Eindhoven naar Aken zien wij veel meer kansen, omdat we de vervoerswaarde daar iets meer van inzien. Daarom heb ik in eerste termijn gevraagd om samen met de regio een verdiepend onderzoek te doen om te kijken of je op termijn misschien een regionale concessie kan doen, zoals we dat met Eindhoven-Düsseldorf hebben gedaan. Daarbij doet de provincie uiteindelijk die regionale concessie en compenseert ze die bijvoorbeeld met een subsidie. Maar dat kan alleen als je een goede verdiepende studie laat doen. U stelt voor om dat te betrekken bij het MIRT. Dat gaat wel heel lang duren; dat gaat veel tijd kosten. Dan zitten we straks inderdaad in 2030 voordat dat wordt uitgevoerd. Daarom heb ik een verdiepende studie voorgesteld die misschien sneller concrete resultaten oplevert. Eigenlijk was ik wel benieuwd naar uw visie daarop.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Het zou heel mooi zijn als we met een provinciale subsidie het infrastructurele capaciteitsknelpunt bij Eindhoven konden wegpoetsen, maar ik ben bang dat dat niet zo is. Dat is een vraagstuk dat helaas zijn eigen looptijd heeft. Infrastructuur aanpassen kost gewoon tijd. Daarom heb je dat perspectief richting 2030. Maar de vraag «als je die verbinding gaat opzetten, wat is dan de vorm die je daarvoor kiest en welke verschillende

opties heb je daarvoor naast elkaar?» vind ik zeker de moeite waard. Dan heb je een keuze voor de meest optimale optie. Voor Eindhoven-Düsseldorf hebben we inderdaad een andere optie gekozen en een aparte concessie opgezet. We moeten dus in kaart brengen wat er nodig is voor de infrastructuur. Daarnaast denk ik dat het goed zou zijn om verschillende opties te hebben voor de manier waarop je die verbinding tot stand kunt brengen. Daar horen misschien ook verschillende kostenplaatjes bij. Als de provincie wil meefinancieren, kan dat inderdaad weer schelen in de afweging die wij met elkaar moeten maken over de onrendabele top. Ik ben er dus zeker in geïnteresseerd om dat met de provincie te bespreken. Dan hebben we dus aan de ene kant het infrastructurele onderzoek, het MIRT-onderzoek dat gewoon gedaan moet worden. Wanneer we een beeld hebben van wat er nodig is, kunnen we daarnaast en parallel ook met de provincie kijken op welke wijze we eventueel een lijn zouden kunnen inrichten en wat de provincie daarin eventueel kan doen.

De voorzitter:

Oké, een helder antwoord. Dan gaan we nu over naar het derde blokje: overig.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Daar zitten een heel aantal punten in. Als eerste de Maaslijn. De Maaslijn is een project dat gestart is door de provincie Limburg. Dat liep moeizaam. Toen heeft de provincie mij verzocht om dat over te nemen. Ik wist natuurlijk dat we daarmee een project zouden overnemen dat niet op rolletjes liep. Dat was namelijk de hele aanleiding om het Rijk te verzoeken om dat over te nemen. En toch, kijkend naar de positie van de Maaslijn in het totale verkeer, begreep ik het verzoek en ben ik ook bereid geweest om dat te doen. Toen hebben we due-diligenceonderzoeken laten doen om te weten wat we over zouden nemen. Daar kwam toen een bepaald kostenplaatje uit. Over dat kostenplaatje hebben we een bestuursovereenkomst gesloten. In die bestuurs-overeenkomst hebben we ook afgesproken dat aangezien ik een oud project van iemand anders overnam, om het maar even huiselijk te zeggen, we tegenvallers fiftyfifty zouden oplossen, als die er nog zouden zijn. Later kwam boven tafel dat er een grote overschrijding dreigt. Waarom dat niet in eerste instantie boven tafel is gekomen, moeten we ook nog eens even apart bekijken met elkaar, want ik had dat natuurlijk het liefst meegenomen in de eerste gesprekken die we met de provincie hadden over de overname van het project. Die kosten zijn namelijk al daarvoor gemaakt; die zijn niet in één keer ontstaan in dit laatste jaar. Dat heeft een tijdje geschuurd, zal ik maar zeggen. Dat heeft u ook allemaal gezien. Maar ik ben nu heel blij met commissaris Remkes. We hebben dit ook bestuurlijk opgenomen. We hebben bestuurlijk tegen elkaar gezegd: wij willen dit met elkaar oplossen. We proberen er voor de zomer uit te zijn. Dan zal ik de Kamer daar ook over informeren. Er worden hele constructieve gesprekken gevoerd, maar ik zou in dit geval zeggen: laat de broedende kip even z'n werk doen. We zoeken met elkaar echt naar een constructieve oplossing. Daar betrekken we de motie-Moorlag bij. Daar betrekken we ook de bestuurlijke overeenkomst bij die we al met elkaar hadden afgesloten, waar Limburg ook zijn handtekening onder heeft gezet. Maar we zien ook dat dit een uitzonderlijke situatie is. We zijn dus echt op de goede weg om te verkennen hoe die oplossing eruit zou moeten zien. Uiteraard informeer ik u daarover. Ik zal u er zeker voor de zomer over informeren waar we staan. Ik hoop dat ik dan ook gewoon kan aangeven dat we een oplossing in beeld hebben, want anders heeft u ook vrij weinig aan zo'n briefje. Maar dat is wel waar we met elkaar naartoe werken.

Dan was er een vraag van de heer Grinwis over de Lelylijn. In het kader van het deltaplan en de afspraken van het BO MIRT zijn we hard aan het

werk om te onderzoeken of we de potentie van een schaa sprong kunnen verbeteren met ruimtelijke ontwikkelingen. Dat is natuurlijk ook heel nadrukkelijk waar de commissie die het Groeifonds heeft bekeken op aandrong. De Minister van BZK, de Staatssecretaris van EZK en ik hebben uw Kamer hier dinsdagochtend een brief over gestuurd. Wellicht is die hier nog niet bij betrokken.

Daarnaast worden ook al andere stappen genomen. De spoorboog Hoogeveen wordt aangepast, zodat de intercity tussen Zwolle en Groningen daar sneller doorheen kan rijden. Dat maakt ook al uit in de snelheidswinst. Daarnaast weet de heer Grinwis ook dat een echt besluit over de Lelylijn aan een volgend kabinet zal zijn, en aan de orde is bij een volgende ronde in het Groeifonds. Er wordt dus hard gewerkt aan de uitwerking zoals die gevraagd was.

Dan was er een vraag van de heer Grinwis over Zeeland en de Randstad. Met Zeeland wordt hard gewerkt aan het verbeteren van de reistijd naar de Randstad, in het kader van de afspraken met Zeeland in het pakket Wind in de zeilen. Daarin is ook een ambitie vastgelegd voor 2023–2025. Die is gelijk aan de aangehaalde optimalisatie uit de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV.

Dan de proef met trillingen in Dorst. De heer Boulakjar was daar. Ik heb in de afgelopen jaren geprobeerd de trillingenagenda te verstevigen, te versterken en daarin meer houvast te krijgen. Dat is nog best ingewikkeld, maar we werken daar op een heel positieve en constructieve manier aan. Ik ben ook heel blij met de eerste signalen uit Dorst. De trillingsmetingen uit deze praktijkproef lopen nog ongeveer een jaar. Die doen we omdat de praktijk uitwijst dat veel factoren invloed kunnen hebben op de positieve uitkomst op langere termijnen. Daar wil je zeker van zijn voor je iets gaat aanpassen. Dit type overweg maakt deel uit van een grootonderhoudsprogramma van ProRail, los van de trillingenaanpak.

Op veel locaties in Nederland liggen met name de oudere, betonnen overwegen. Die geven niet overal last van trillingen. Dat is het aparte. Welke locaties in aanmerking komen voor trillingsmaatregelen hangt af van de onderzoeken die nu nog lopen om te komen tot een landelijke, uniforme trillingsaanpak. Dat is natuurlijk eigenlijk waar de heer Boulakjar naar vraagt: kun je zien of dit elders al van belang is? Dat is wel waar we naar zoeken. Dan hoeft je niet overal eerst een uitgebreide proef te doen, maar kun je een aantal parameters vaststellen op basis waarvan je kunt zeggen: het is ook kansrijk voor deze overweg, of voor die overweg. Daar willen we uiteraard mee aan de slag.

De heer Geurts vroeg of er joint fact-finding heeft plaatsgevonden op het gebied van trillingen, en wat de uitkomsten zijn. Ja, in de afgelopen twee jaar heeft een joint fact-findingproces plaatsgevonden, waarin verschillende onderzoeken en feiten met verschillende stakeholders zijn besproken. Dat wordt aan het eind van dit najaar afgerond, samen met alle deelnemers. U krijgt in het najaar informatie over de resultaten van dat proces. Nadat het proces eind dit jaar wordt afgerond met de deelnemers zal ik u informeren. Ik hoop dan ook dat dat voor het eind van het jaar zal zijn. In het najaar krijgen wij de resultaten pas. Mocht daar dus ietsje meer tijd voor nodig zijn, dan reken ik op uw begrip.

De heer Minhas vroeg naar de gebruiksvergoeding spoor. Inderdaad, ook in het goederenvervoer proberen we zo veel mogelijk via het spoor te doen. Alles wat via het spoor kan, haalt vrachtwagens van de weg. Daar hebben we allemaal baat bij. Ook daarvoor hebben we een heel pakket vastgesteld, samen met de spoorgoederenvervoerders. Een deel moeten zij doen en een deel moeten wij doen. Zo hebben we samen een coherent pakket vastgesteld. De regeling van 6 miljoen en de verlaging van de gebruiksvergoeding heb ik inderdaad doorgevoerd om in een level playing field te blijven met de buurlanden. Daarin houden we echt vinger aan de pols. Als daar dingen substantieel veranderen, zullen we daar uiteraard naar kijken.

Daarnaast heb ik de bestaande subsidieregeling aangevuld en bovendien een modelshiftregeling ingeregeld, samen met de binnenvaart. Zo kijken we actief naar verladers. We hebben zelfs ook nog geld gegeven aan evofenedex om daarin een soort makelaarsrol te vervullen, om zo actief te identificeren voor welke verlader een overgang van weg naar spoor of binnenvaart een optie zou kunnen zijn. Door de combinatie staar je je niet blind, met: binnenvaart is geen optie, dus dan blijft het een vrachtwagen. Je kunt dan ook nog kijken of spoor een optie is, of dat het een vrachtwagen blijft. Want vrachtwagens zullen ook nog nodig zijn. Daarvoor is van belang dat we de potentie van spoor en binnenvaart zo veel mogelijk proberen te benutten. Daar is de subsidieregeling op gericht, in aanvulling op het eerdere pakket.

De heer De Hoop vroeg naar de fiets in de trein. Dat is ook zo'n onderwerp. Ik ben zelf begonnen met wat trainingsrondjes voor de route die ik maandagochtend heb gefietst. Dat heb ik op verschillende plekken in Nederland gedaan. Je gaat dan eerst met de fiets in de trein en dan stap je uit met je racefiets. Dan is het van belang dat je je eigen fiets bij je hebt. Op heel veel andere momenten pak ik een ov-fiets. Dan is het wel zo prettig dat die fiets gewoon op het station staat. Het is nu niet druk in de trein, maar op de momenten waarop het heel erg vol is in de trein, vraagt het meenemen van fietsen natuurlijk veel extra capaciteit. Ook hier is de vraag hoe we het met elkaar goed doen voor de reiziger. Het is ontzettend belangrijk dat er ruimte blijft om de fiets mee te nemen in de trein. De NS is geïnteresseerd in een pilot met een reserveringssysteem voor fietsen in de trein, zodat mensen die graag met hun fiets in de trein willen, ook zeker weten dat ze een plek hebben. Aan de andere kant wil je ook de verzekering dat er voldoende ruimte is om de fiets mee te nemen in de trein. Ik heb aan de NS gevraagd om de reizigersorganisaties mee te nemen in die afweging waar de reiziger nou eigenlijk baat bij heeft. Dat is waar we nu staan. De NS heeft het advies van de reizigersorganisaties inmiddels aangevraagd. Het gaat om een balans bij een verdeling van schaarste. Je probeert het optimale te doen voor de reiziger. Waar is die het meest bij gebaat? Zekerheid dat je je fiets kunt meenemen omdat je een plek hebt gereserveerd? Of de mogelijkheid om altijd in te stappen, behalve als er geen plek meer is en dan sta je op het perron? Het gaat om een probleem van schaarste, dus het is belangrijk dat de reizigersorganisaties hierbij zijn aangesloten.

De heer Alkaya vroeg naar de serviceloketten die de NS sluit. De veiligheid van reizigers en ov-personeel staat altijd voorop en de aanwezigheid van personeel blijft belangrijk. De NS zegt toe dat het personeel zichtbaar en bereikbaar blijft voor de reizigers. Zo dragen ze ook bij aan sociale veiligheid op de stations. De heer Alkaya zei dat hij dat heel erg belangrijk vindt. Dat klopt, de NS is het daarmee eens. En daarnaast worden verschillende maatregelen ingezet om de veiligheid verder te waarborgen, zoals cameratoezicht, het sluiten van poortjes, het trainen van boa's en het gebruik van bodycams. En er worden meer mensen ingezet op plekken waar meer overlast wordt gerapporteerd. Ook kunnen reizigers sinds kort in het hele land onveilige situaties in treinen en stations via whatsapp melden, omdat er heel direct contact kan worden gezocht als er een onveilige situatie ontstaat. Ook als mensen hulp nodig hebben bij instappen en dergelijke, wordt daarin voorzien.

De heer Alkaya vroeg ook nog naar marktwerking. Ik heb vorig jaar uitgebreid gesproken met uw Kamer over mijn voornemen voor de marktordening op het spoor na 2025. Dat is misschien het eerste grote marktwerkingsvraagstuk dat daaruit komt. We hebben met elkaar de afweging gemaakt wat het meest in het belang is van de reiziger. Vanuit dat perspectief hebben we de afweging gemaakt voor welk orderingsmodel we kiezen. Marktwerking moet geen dogma zijn, maar niet-marktwerking moet ook geen dogma zijn. Het gaat om het belang van de reiziger. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van

openbaar aanbesteden. Uiteindelijk hebben we gekozen voor het onderhands gunnen aan de NS vanwege dat belang. Daarnaast is er uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van het openbaar aanbesteden van de regionale lijnen door de decentrale overheden. De effecten daarvan zijn positief te noemen, dat moeten we ook erkennen met elkaar. Het is goed om steeds vanuit het belang van de reiziger goed te onderzoeken wat voor deze casus het beste is en om niet vanuit een dogma te redeneren.

Het vierde spoorwegpakket is op 7 maart 2019 geïmplementeerd in Nederland. Wat betreft de vraag hoe je in de toekomst moet omgaan met eventueel verdere decentralisaties, heb ik uw Kamer toegezegd dat er een decentralisatiekader komt, om te blijven redeneren vanuit het belang van de reizigers. Daarin staan de handvatten om die afweging zorgvuldig te maken. Dat komt aan het eind van het jaar naar uw Kamer, als een soort kader voor verdere afwegingen.

De heer De Hoop had een vraag gesteld over zwangere vrouwen in de eersteklas. Het is natuurlijk ongelofelijk belangrijk dat je gewoon kunt zitten in de trein als je zwanger bent, of misschien ook als je misschien minder zichtbaar ziek of invalide bent. Je mag eigenlijk hopen dat mensen vanzelf zien dat iemand met een kruk binnenkomt, en dat het dan gewoon goed, netjes en normaal is om die persoon een stoel aan te bieden. En toch voelen mensen soms een drempel om te vragen of zij even mogen zitten en dat willen ze misschien ook zelf liever niet. Om dat gesprek toch wat te vergemakkelijken hebben we inmiddels overal bij de NS priority-seatingstickers aangebracht. Net als in de bus zijn er bepaalde stoelen waar je aanspraak op kunt maken als je als reiziger net iets minder mobiel bent of net iets minder kunt staan. Dat is nu een paar jaar in werking. Dat is in principe de oplossing voor het probleem dat de heer De Hoop schetst.

Dat werkt nu een paar jaar, dus ik denk dat het goed is dat we dat eens evalueren, om te kijken hoe het werkt. Het lijkt me van belang dat de reizigersorganisaties daarbij betrokken worden, want we willen de signalen van de reizigers oppikken. Mocht eruit komen dat het misschien toch onvoldoende werkt, dan zal ik het idee van de heer De Hoop met de NS bespreken en die Belgische casus aandragen, om te kijken of dat wellicht een optie is. Maar laten we eerst evalueren wat we hebben ingevoerd. Misschien werkt dat al goed, dan hoeven we geen verdere stappen te nemen.

Dan de beschikbaarheidsvergoeding. Dat is ongelofelijk belangrijk. We hebben het ov als vitale sector in deze moeilijke periode van corona in de lucht willen houden. We hebben de BVOV, de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer, juist zo ingericht dat ook de bussen die rijden op plekken waar het openbaar vervoer niet al te dik gezaaid is, daar konden blijven rijden. Het kabinet heeft besloten om de beschikbaarheidsvergoeding voor het ov te verlengen tot eind 2021. Er is ook afgesproken dat we werken aan de vormgeving van een regeling voor 2022. De gesprekken met de sector verlopen constructief en zijn echt in volle gang. Ik hoor heel goed dat het belangrijk is om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen. We gaan ons best doen om die duidelijkheid voor de zomer te geven; daarmee zou er dan op tijd helderheid zijn. We willen natuurlijk niet dat we alsnog in de situatie komen waarin er grof gesneden moet worden in het openbaar vervoer. Dat wil helemaal niemand. Daarom hebben we daar het afgelopen jaar ook miljarden aan uitgegeven. Zodra ik de Kamer wat kan melden, doe ik dat uiteraard onverwijld.

Dan was er nog een vraag over 3 kV van de heer Grinwis. Wat doen we precies in het vervolgonderzoek naar 3 kV? Ik onderzoek meerdere aspecten. Leidt een hogere bovenleidingsspanning daadwerkelijk tot extra spoorcapaciteit? Wat zijn de doorontwikkelmogelijkheden van het huidige 1,5kV-systeem? Wat is het optimale omschakelmoment voor 3 kV? Hoeveel zou het Rijk moeten bijdragen? En ik onderzoek nog andere

aspecten, zoals de technische en financiële haalbaarheid van alternatieven. Ik hoop eind dit jaar een volgende stap te kunnen zetten. Daarbij is de verdere uitwerking van het Toekomstbeeld OV natuurlijk het kader waarbinnen we dit besluit nemen, want je wilt er ook integraal voor zorgen dat de verschillende stappen goed op elkaar aansluiten. Voorzitter, dat waren – hoop ik – de vragen van de leden.

De voorzitter:

Dank, Staatssecretaris. Er zijn een paar vragen blijven liggen. Ik begin met de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Kijk, wat opvallend is met het marktdenken, is dat het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie stapt en dat ze zo'n beetje in het eerste jaar al afstappen van de beperkingen van het spoorpakket waar de Europese Unie ons mee heeft geconfronteerd en waar wij helaas ook mee hebben ingestemd. De SP was tegen die implementatiewet, net als heel veel andere partijen overigens, maar daar hebben we nu eenmaal mee te maken. Waar ik naar op zoek ben, is in hoeverre die Europese regelgeving ons nu belemmert om er daadwerkelijk voor die reiziger te zijn? Want als we vanuit de reiziger redeneren, dan kan ik me niet voorstellen dat het werken met verschillende bedrijven, met verschillende poortjes en dergelijke in het belang van de reiziger is. Ik kan me voorstellen dat het veel makkelijker en eenduidiger kan. In hoeverre is dat Vierde Spoorwegpakket daarin een belemmering? Wordt er ook zo naar gekeken of wordt het gewoon als een gegeven geaccepteerd?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Het Vierde Spoorwegpakket gaat uit van «aanbesteden, tenzij». Daarmee zet het inderdaad een duidelijk kader voor de stappen die lidstaten nemen. Tegelijkertijd is er ook altijd de mogelijkheid van een publiekedienscontract. Er zijn dus ook mogelijkheden om daarvan af te wijken, maar dat moet je dan wel goed onderbouwen. Die mogelijkheden zijn er dus, maar die zijn niet ongelimiteerd. Dat is wat het kader biedt. Je kunt steeds vanuit het belang van de reiziger redeneren wat je denkt dat in het belang van de reiziger is. En als het noodzakelijk is voor de reiziger om een publieke dienst in de lucht te houden omdat die anders niet door de markt zal worden aangeboden, dan is er de mogelijkheid van het publiekedienscontract. Daarin is zeker voorzien, ook in het kader van de Europese regelgeving, maar je moet goed onderbouwen dat dat het geval is.

De heer Alkaya (SP):

Alleen al het «aanbesteden, tenzij» is natuurlijk niet in het belang van de reiziger. Als je dat vindt en als je dat stelt, is «aanbesteden, tenzij» een politieke uitspraak. Je zou ook andersom kunnen redeneren. Ik vind het opvallend dat het Verenigd Koninkrijk zo'n stap neemt. Ik zal dit blijven volgen. Ik zie dat de regering in ieder geval hier en daar gebruikmaakt van de uitzonderingsmogelijkheden waar die nuttig zijn, maar ik vind het heel erg opvallend dat wij met Europese regelgeving zitten die ons marktwerking opdringt en we moeten beredeneren waar we daarvan zullen afwijken. Ik zal er constant op blijven wijzen op het moment dat ik signalen krijg, zoals nu uit het Verenigd Koninkrijk, dat die marktwerking is mislukt. Ik zie uit naar de evaluatie van het pakket. Ik kan me niet anders voorstellen dan dat we helemaal afscheid gaan nemen van die hele marktwerking, want het spoor is geen markt.

De voorzitter:

Ik heb niet echt een vraag gehoord, maar de Staatssecretaris kan nu reageren.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Je kunt kiezen of je redeneert vanuit een systeem of vanuit het belang van de reiziger. Ik redeneer vanuit het belang van de reiziger. Ik kijk welke wettelijke kaders ik daarbij in acht te nemen heb. Een van die wettelijke kaders is het Vierde Spoorwegpakket. Daarnaast heb je het wettelijke kader van de publiekedienscontracten. De heer Alkaya heeft daar een andere mening over – daarom hebben ze ook tegen de wet gestemd – maar het is Europese wetgeving en daar hebben we ons aan te houden. Maar dat «tenzij» is er niet voor niets en er zijn dus mogelijkheden om van de publiekedienscontracten gebruik te maken.

De **voorzitter:**

Goed, dat is helder. Dan kijk ik nu naar de andere zijde van de zaal. De heer De Hoop kiest voor de tweede termijn. De heer Minhas heeft nog een onbeantwoorde vraag.

De heer **Minhas** (VVD):

Ja, ik had nog even een vraag over de kilometerheffing. Ik had een vraag gesteld over de tijdelijke subsidieregeling van 6 miljoen. Die is tijdelijk. Ik heb aan de Staatssecretaris het volgende gevraagd. In andere landen is de kilometerheffing structureel lager. Om een level playing field te garanderen, zouden wij in Nederland natuurlijk ook een structureel lager tarief moeten hebben voor de kilometerheffing. Wanneer komt dat er precies? Die vraag had ik gesteld.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik heb met de goederensector afspraken gemaakt. Die wist waarvoor de 6 miljoen bestemd was. Daarnaast heb ik u gezegd dat ik natuurlijk steeds de vinger aan de pols houd voor wat betreft ontwikkelingen in andere landen. Als er aanleiding toe is om daar opnieuw over in gesprek te gaan met elkaar, zullen we dat zeker doen. Voor elke budgettaire beslissing is natuurlijk ook weer een voorstel aan de Kamer nodig. Dus als dat aan de orde is, komen we daar uiteraard mee naar uw Kamer.

De **voorzitter:**

De heer Minhas heeft het antwoord goed begrepen. Dan zie ik dat de heer Grinwis ook nog een brandende vraag heeft.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb een vervolgvraag op een antwoord – dank daarvoor – over Zeeland. De Staatssecretaris haalde volgens mij ook Wind in de Zeilen aan. Het gaat om een eenmalige investering van 25 tot 50 miljoen. Is dat onderdeel van dat Wind in de Zeilenpakket of moet daar aanvullend nog geld voor worden gevonden? Want het is natuurlijk een relatief kleine investering om best een grote reistijdwinst tot stand te brengen. Dat was mijn ene vraag. Mijn andere vraag gaat over de fiets. Nee, laat ik het eerst bij deze vraag houden. Op de fiets kom ik in de tweede termijn wel terug.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik begrijp dat die 25 miljoen al in het pakket zit, dus daarin zit niet het probleem.

De **voorzitter:**

Goed. Dan was dat het rondje van de Kamer. Dan beginnen we nu meteen met de tweede termijn, hebben we afgesproken. Ik stel anderhalve minuut spreektijd voor. Dan kunnen we vlot de tweede termijn houden. Ik begin weer, zoals daarnet, met de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Dank, voorzitter. Ik heb nog twee punten voor de tweede termijn. Eerst de fiets in de trein. Daar had de heer Grinwis het ook nog over. De Staatssecretaris zei: én we gaan aan de slag met de pilot van de NS én we nemen de opmerkingen van de reizigersorganisaties zeer ter harte. Zo heb ik het tenminste verstaan. Dan vraag ik nog even om verduidelijking, want reizigersorganisaties zijn het juist niet echt eens met die plannen van de NS en hebben ook praktische bezwaren bij die pilot. Ik ben dus toch nog benieuwd naar de weging van wat u nu precies gaat doen. Dat was mij nog niet goed duidelijk.

Dan nog over zwangere vrouwen in de trein. Er zijn op dit moment inderdaad priority seats in de treinen. Bij heel veel mensen is het nog best wel onduidelijk dat die er zijn. Bij zwangere vrouwen leidt het helaas ook tot ongemakkelijke en vervelende situaties. Ik heb verhalen gehoord van zwangere vrouwen die geen plek konden krijgen en in de eerste klas gingen zitten en dat de conducteur tegen hen zei: iedereen kan wel zwanger zijn. Dat zijn dan nog de minst vrouwonvriendelijke opmerkingen. Het is dus goed dat daarnaar gekeken wordt. Ik ben ook blij met de toezegging. Ik vind het ook echt heel fijn als inderdaad nadrukkelijk gekeken wordt naar de Belgische oplossing, want de situatie voor zwangere vrouwen is gewoon echt ongemakkelijk. Het leidt soms tot vrouwonvriendelijke situaties. Dat moeten we volgens mij niet willen.

De **voorzitter**:

Dank aan de heer De Hoop. Dan gaan we nu verder met de heer Geurts.

De heer **Geurts** (CDA):

Dank, voorzitter. De Staatssecretaris sprak straks over de presentatie van de incidentenbestrijding van ProRail. Ik heb die ook mogen bekijken. Ik was best wel onder de indruk van de zware omstandigheden waaronder deze mensen soms hun werk moeten doen. Ik had er al respect voor en dat is nog verder ontwikkeld.

Gezien de diverse inbrengen in deze Kamer van de diverse partijen rondom Aken, ga ik toch eens even creatief nadenken. Ik denk dat de Staatssecretaris daar nog niet helemaal mee wegkomt. Daarom vraag ik maar vast een tweeminutendebat aan vóór het zomerreces. Dan kijken we of we die creativiteit op papier krijgen.

Een heel ander punt waar ik het in mijn eerste termijn nog helemaal niet over heb gehad, is het volgende. In dit land leven we, ook rondom het spoor, veel met modellen. Ik wil de Staatssecretaris vragen om vast iets op gang te brengen om de cijfers van 2020 uit de modellen te halen of te laten houden. Want dat is een coronajaar geweest en totaal niet representatief voor de omstandigheden. Voor we het weten, gaan we straks met die modellen op basis van dat coronajaar totaal verkeerde beslissingen nemen. Ik vraag deze Staatssecretaris daar als eerste om. Ik ga ook op andere fronten, bij andere bewindspersonen vragen om 2020 uit de modellen te slopen, want ik ben bang dat we anders echt de verkeerde kant op gaan in de besluitvorming.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank, meneer Geurts. Dan gaan we nu anderhalve minuut luisteren naar de heer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter. U hoeft niet anderhalve minuut naar mij te luisteren, want ik ga proberen het korter te doen. Ik ben ontzettend blij met de toezeggingen van de Staatssecretaris over de nabo's. Uiteraard kijken wij uit naar de informatie die na de zomer komt om alle nabo's aan te pakken, dus ook de niet openbaar toegankelijke nabo's.

Voorzitter. Ten aanzien van Aken kijken wij uit naar de technische briefing die wij krijgen van ProRail. Dat aanbod omarmen wij dus graag van harte. Voorzitter, tot slot het spoorgoederenvervoer en het level playing field. Daar maken wij ons toch nog een beetje zorgen over. Vanuit de sector, met name dus vanuit het spoorgoederenvervoer, krijg ik helaas toch nog iets te vaak het signaal dat die onvoldoende in contact staat met het ministerie en dat dat budget van 6 miljoen onvoldoende is, met name omdat Italië, Frankrijk en Duitsland een heel ander tarief hanteren. In Duitsland is er een substantieel lager tarief voor vervoer over het spoor dan in Nederland. In Nederland betaal je ruim € 1,50; daar betaal je € 0,06. Kijkend naar dat verschil is er dus totaal geen sprake van een level playing field. U heeft inderdaad een hele goede intentie met die aanvulling met de subsidie van 6 miljoen, maar wij krijgen van de sector signalen dat dat een ontoereikend bedrag is. Ik roep u dus op om in contact te treden met de sector en ik hoop dat u daarmee de schoonste modaliteit die er is, op enige manier tegemoet kunt komen.

De voorzitter:

Dank, meneer Minhas. U heeft de anderhalve minuut toch ruimschoots overschreden, kan ik u vertellen. Maar goed, het is allemaal nog even wennen hier. De heer Boulakjar voor zijn anderhalve minuut.

De heer Boulakjar (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga proberen het binnen anderhalve minuut te doen, maar ik kan niks garanderen. Allereerst complimenten voor de ferme energie voor de nachttrein. Ik zou zeggen «hou dat vast», maar misschien is dat een overbodige oproep voor deze Staatssecretaris. Ik heb in de eerste termijn gevraagd naar de uitwerking van het rapport Verzet de wissel. D66 kijkt uit naar de uitwerking van de aanbevelingen uit dit rapport. Hopelijk kunnen we snel een update krijgen van alle inspanningen op dit dossier. Daar ben ik heel benieuwd naar, zeker in dit mooie jaar, het European Year of Rail.

Over internationale verbindingen gesproken: daarover heb ik misschien iets heel anders. Ik heb het niet ingebracht in mijn eerste inbreng; ik weet niet of dat mag. De Zijderoute van het verre China naar het prachtige Brabant brengt kansen en uitdagingen mee. Wellicht kan de Staatssecretaris daar kort op reflecteren: wat betekent die Zijderoute straks voor ons Brabant?

Ten aanzien van de trillingsoverlast in onder andere Dorst en elders in het land gaf de Staatssecretaris aan dat een onderzoek gaande is. Dat onderzoek duurt een jaar. Vervolgens ga je weer plannen maken en dan zijn we misschien weer twee jaar verder. Kan de Staatssecretaris nader toelichten welke quick fixes toch mogelijk zijn om vooral de erge trillingshinder te voorkomen?

De voorzitter:

Acht seconden langer, maar dat vind ik nog netjes. Bedankt, meneer Boulakjar. We gaan door met de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de Staatssecretaris voor alle antwoorden en toezeggingen, ook over de nabo's, en haar inzet. Nog twee vragen over die aanwijsbevoegdheid, als die er komt: kan duidelijk worden toegelicht wat die gaat bijdragen? Waarschijnlijk zal de Staatssecretaris dat wel vanzelf doen, maar het is wel aardig om te weten hoeveel versnelling we daarmee kunnen aanbrengen. Twee: gaat die bevoegdheid dan van kracht worden vanaf 1 januari aanstaande of al eerder? Dat waren aanvullende vragen op dat punt.

Op Aken is collega Geurts al ingegaan. Ik vergat een vraag te stellen. Dit is dus een nieuwe vraag, maar die stond wel in mijn bijdrage. Ik weet niet of

dat mag; ik probeer het. Het gaat over de verbinding tussen Leiden en Utrecht over een enkelspoorverbinding. Welke aandacht heeft die bij de Staatssecretaris? En hoe staat het inmiddels met de baanstabieleit op dit specifieke traject Leiden-Utrecht? Want dat is bepalend voor het kunnen verhogen van de frequentie daarvan, als ik het goed begrepen heb. Voorzitter. Ten slotte nog kort over fietsen in de trein. Dat is een heet hangijzer aan het worden. Ik sluit mij aan bij de vragen en de oproep van collega De Hoop. Is er een oplossing om de pilotduur te verkorten? Als het vooral over de zomerperiode gaat, waarom loopt die dan door tot 30 september en waarom niet tot 31 augustus? Tot zover.

De voorzitter:

Dank, meneer Grinwis. Als laatste weer de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank, voorzitter. Dank voor de beantwoording van de vragen. Ik heb geen aanvullende vragen meer. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank aan de Kamer voor de tweede termijn. Ik kijk de Staatssecretaris aan. Zij kan meteen beginnen met antwoorden, dus ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Er wordt nog even een enkel antwoord op een niet in de eerste termijn gestelde vraag opgeschreven, maar ik probeer alvast zo veel mogelijk vragen te beantwoorden.

De voorzitter:

Ik sta trouwens interrupties toe voor zover leden die nog hebben. Als u een vraag wilt stellen, doe dat dan meteen. Dan kunt u nog een aanvullende vraag stellen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Over fietsen in de trein. De heer De Hoop had mij net een klein beetje verkeerd begrepen. Het is echt aan de NS om zo'n pilot te doen. Daar ga ik niet over, maar ik heb bepaalde afspraken met de NS. Een daarvan is dat er voldoende ruimte is voor fietsen in de trein. In die context wordt er een knelpunt bij de NS gesignaleerd. De NS is op zoek: hoe zorgen we dat we dat op een goede manier oplossen? In de HRN-concessie is opgenomen dat de NS verplicht is reizigers de mogelijkheid te bieden om in alle binnenlandse treindiensten, uitgezonderd de HSL-Zuiddiensten, tegen redelijke voorwaarden een fiets mee te nemen. Dat is de afspraak die ik met ze heb. Zij moeten zich volgens de concessie inspannen om de vraag naar en het aanbod van fietstransport in de trein tijdens de zomermaanden beter op elkaar af te stemmen. Dan is de uitdaging: hoe zet je die capaciteit, die beperkte ruimte zo slim mogelijk in? De NS wil een pilot uitvoeren waarbij de reizigers moeten reserveren, want dat levert volgens de NS meer zekerheid op en meer comfort en ruimte. Dat kan van toegevoegde waarde zijn als de reiziger daar daadwerkelijk baat bij heeft. Dat vind ik ervan.

Het advies van de reizigersorganisatie is hierbij wel van belang. Ik heb de commentaren in de pers ook gezien. De eerste stap is dus dat de NS een advies heeft aangevraagd bij reizigersorganisaties. Er werd net een vraag gesteld over de duur: als het over de zomermaanden gaat, waarom moet het dan zo lang duren? Die vraag kunnen wij bilateraal nog bij de NS neerleggen als vraag die vanuit de Kamer is gesteld over de pilot. Dan kunnen ze daar ook nog kennis van nemen en er eventueel rekening mee houden. Dat is een beetje de verhouding. Ik kan hen controleren: voldoen

zij aan de afspraken? Zij zeggen: het knelt en wij zijn op zoek naar een manier om het te verbeteren. Maar het is natuurlijk alleen een verbetering als het ook in de breedte voor reizigers een verbetering is. Daarbij kijk ik zowel naar fietsers als naar niet-fietsers. Een aanvraag is gedaan, dus dat is de eerstvolgende stap.

Zwangere vrouwen in de trein en priority seats. Ik heb aangegeven: laten we die evaluatie doen. Die ongemakkelijke situaties zijn natuurlijk altijd heel naar. Je hoopt dat medereizigers gewoon inzien dat iemand die zwanger is een stoel nodig heeft, niet alleen bij vier maanden. Soms is het al eerder nodig, omdat je op allerlei manieren last kunt krijgen van je lichaam. We zoeken naar een goede oplossing. Ik wil er wel aandacht voor vragen dat we het personeel van de NS en de overige vervoerders niet in een onmogelijke situatie moeten plaatsen. We moeten zorgen dat ze bij de handhaving niet weer in allerlei ingewikkelde situaties terechtkomen. Ik geef de suggestie met het Belgische model zeker mee, zodat de NS er eens even naar kijkt en het meeneemt in de evaluatie en het eventueel nog tot aanpassingen leidt. Laten we het op die manier doen. Voor het personeel moeten we de vraagstukken van handhaving en dergelijke serieus meewegen in hoe we de zaak inrichten.

De heer Geurts wil graag naar Aken. Als we met elkaar zouden kunnen weggkomen richting Aken, dan heel graag. Maar de heer De Hoop heeft eerst nog een andere vraag.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Nog even ter aanvulling, omdat de Staatssecretaris het over de handhaving had. In België moet je een attest laten zien op het moment dat je zwanger bent, dus ik denk dat het qua handhaving heel goed realiseerbaar moet zijn. Ik snap het punt van de Staatssecretaris, maar ik wilde dit nog even meegeven.

De **voorzitter**:

Een attest is een soort bewijsje dat je zwanger bent, als ik het goed begrijp.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Hartstikke fijn. Het is goed om dat ook meteen mee te geven. We geven het mee door aan de NS. Dan kunnen zij met elkaar bekijken: hoe maken we het makkelijker? Dat willen we natuurlijk graag, in het bijzonder voor deze groep.

De heer Geurts en Aken. Als we hier met elkaar zouden kunnen weggkomen richting Aken, dan heeft dat vele voordelen, denk ik. Maar nogmaals, de infrastructurele omstandigheden zijn daarmee nog niet per se anders. Als de heer Geurts een silver bullet heeft gevonden, dan zie ik die ook graag. Dat is volgens mij de manier waarop we met elkaar samenwerken op dit terrein. Ik zou alleen niet willen dat we vogels in de lucht de vijand laten zijn van een trein die op de kortere termijn kan gaan rijden. Laten we met elkaar kijken wat er op de kortere termijn kan en wat er op de langere termijn kan. Nogmaals, als de heer Geurts nog een silver bullet heeft, dan neem ik daar zeker graag kennis van.

Dan nog even naar de modellen. Ik vind het een interessante suggestie. Ik kan zo even niet overzien wat de implicaties zijn, maar ik zou niet willen dat we NS en ProRail – het afgelopen jaar heb ik dat ook niet gedaan – afrekenen op prestaties die helemaal niet representatief zijn. Afgelopen jaar heb ik het in het beoordelen van de prestaties van NS en ProRail al niet gedaan. Ik zal in kaart brengen in welke andere modellen het jaar 2020 een issue is. Voor een deel is het ook 2019. Ik breng dat dus in kaart en dan komen we er bij de Kamer op terug. Ik snap heel goed dat dit breder speelt. Misschien is het soms niet per se nodig, maar dan nog ... Bij de cijfers over sociale veiligheid hebben we het er ook meteen bij

gezet: «dit is niet een representatief jaar». Sommige conflicten die er nu zijn, zullen er straks hopelijk niet meer zijn en dan heb je toch een ander beeld van de cijfers. Het is een belangrijk aandachtspunt en ik stel voor dat we dit in kaart brengen en er in de volgende brief nog eens op terugkomen hoe we dit voor ons zien.

De heer Minhas had het over het spoorgoederenvervoer en onvoldoende contact. Nou, dat durf ik toch wel te betwijfelen, omdat ik weet hoe hard de mensen bij ons aan de spoorgoederenkant werken aan de trein en dat ze ook op zoveel dossiers contact hebben in de context van het hele actieplan dat we met de spoorgoederenvervoersector hebben opgesteld. Op een aantal dossiers zijn we heel intensief in contact met elkaar. Dat contact is er dus.

Wat betreft de tariefverschillen het volgende. De tarieven bestaan uit verschillende componenten. Het kan zijn dat er een verschil is qua kilometerheffing, maar als andere componenten bij ons weer veel lager zijn dan in Italië, dan kan het zijn dat je onder de streep dezelfde lasten hebt en daar kijken we uiteindelijk naar. Omdat we graag de vinger aan de pols houden, stel ik de heer Minhas voor om in de volgende brief ook die ontwikkeling nog eens uit te schrijven, zodat we met elkaar een gevoel hebben: is het totale lastenplaatje inderdaad een beetje vergelijkbaar met de landen om ons heen? Dat is natuurlijk wel waar we naar streven met elkaar.

De voorzitter:

De vraag is wanneer die volgende brief dan komt.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We zullen naar aanleiding van dit debat een verzamelbrief maken. U krijgt die brief in het najaar.

De heer Boulakjar benadrukt nog een keer het belang van het European Year of Rail. Daar ben ik inderdaad ook heel blij mee.

Wat de uitdagingen van de Zijderoute voor Brabant betekenen, zou ik niet meteen in drie zinnen kunnen samenvatten, maar dat neem ik graag op in de najaarsbrief. Dat kunnen we daarin dan schetsen.

Over het interessante initiatief van de G7: ik weet niet of dat meteen voor Tilburg – ik ben een keer op die terminal geweest – interessant is, maar laat ik dat ook in de najaarsbrief meenemen.

Trillingen en versnellen: wel waar mogelijk, maar quick fixes hebben we nog niet gevonden. Ik vind het ook belangrijk om geen verwachtingen te wekken die ik niet kan waarmaken. Ik heb wel 20 miljoen uitgetrokken voor pilots om wat ons kansrijk lijkt te kunnen bekijken. Als we een quick fix hebben, zetten we hem in. Helaas zijn ze er maar in heel beperkte mate.

De heer Grinwis vraagt of duidelijk wordt toegelicht wat de bijdrage is van de aanwijzingsbevoegdheid. In de memorie van toelichting gaan we uiteraard in op de proportionaliteit en doelmatigheid van zo'n voorstel.

Het idee zou zijn om dat in januari 2022 van kracht te laten worden en het dan ook te kunnen benutten.

Dan Leiden-Utrecht. Morgen hebben we het commissiedebat MIRT. Laten we dan ingaan op deze vraag, want die past misschien iets meer in dat debat.

Op het punt van het verkorten van de fietspilotduur heb ik net gezegd dat we dit zullen meegeven aan NS.

Ik hoop daarmee de vragen te hebben beantwoord.

De voorzitter:

Goed, daarmee is de Staatssecretaris aan het einde van haar tweede termijn gekomen. Hiermee zijn we ook aan het einde van dit debat gekomen. Ik zal eerst de toezeggingen oplezen die zijn gedaan. Dank aan de griffier voor het goed bijhouden daarvan.

- Kort na de zomer volgt het wetsvoorstel inzake de aanwijzingsbevoegdheid van ProRail voor de overwegenaanpak.
- In het najaar ontvangt de Kamer een brief waarin duidelijk wordt gemaakt wat nodig is om de overwegenaanpak te versnellen. Hierin worden ook de niet-openbare nabo's betrokken. Dit is een toezegging aan de heren Grinwis en Geurts.
- De Staatssecretaris brengt in kaart welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn rondom Eindhoven om de verbinding naar Aken tot stand te brengen. De Kamer ontvangt hierover een brief.

De vraag is nog wanneer.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

De eerste resultaten zijn in het najaar bekend. Het complete beeld is volgend jaar gereed. Ik houd uw Kamer op de hoogte via de halfjaarlijkse MIRT-brieven. Zodra we enige voortgang kunnen melden, laat ik u dat weten via de MIRT-brieven.

De **voorzitter:**

Dank, Staatssecretaris.

- Voor de zomer ontvangt de Kamer een brief met de stand van zaken inzake de Maaslijn. Dit is een toezegging aan de heer De Hoop.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik informeer de Kamer. Ik hoop dat we er voor de zomer uit zijn, maar alleen een uitstelbriefje sturen als we er dan nog niet uit zijn is ook zo wat. Dan wordt het misschien net in de zomer. Laat ik het zo zeggen: het is een inspanningsverplichting en we doen ons uiterste best.

De **voorzitter:**

Oké, dat is genoteerd.

- Eind 2021 ontvangt de Kamer de resultaten van het joint fact-finding process en de kabinetsreactie daarop. Dit is een toezegging aan de heer Geurts.
- De Staatssecretaris brengt in kaart in welke modellen het coronajaar 2020 een rol speelt en wat daaraan te doen indien nodig. De Kamer ontvangt hierover informatie in de najaarsbrief. Dat is een toezegging aan de heer Geurts.
- In het najaar volgt een brief over een level playing field voor de spoorgoederenvervoerders. Dat is een toezegging aan de heer Minhas.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik stel voor dat we dat ook opnemen in de verzamelbrief die in het najaar komt.

De **voorzitter:**

Dat lijkt me heel verstandig.

- In die brief zal ook worden ingegaan op de trillingsproblematiek.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik kan nog een keer weergeven wat we aan het doen zijn met de trillingen en wat de voortgang is van de pilots en de 20 miljoen.

De **voorzitter:**

Oké. Dat waren de toezeggingen. Verder is er ... Ben ik iets vergeten, meneer Minhas?

De heer **Minhas** (VVD):

Volgens mij had de Staatssecretaris ook toegezegd dat we na de zomer, als de wet over aanwijzingsbevoegdheid van de Staatssecretaris ten

aanzien van de nabo's naar de Kamer komt, ook duidelijkheid krijgen – daar had ik althans om gevraagd – over de aanpak van de resterende nabo's.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Volgens mij werd dat opgelezen als toezegging: er wordt in kaart gebracht wat er nodig is en de Kamer wordt daarover geïnformeerd.

De heer **Minhas** (VVD):

Stond dit nou wel of niet op de toezeggingenlijst? Ik heb de toezegging niet gehoord.

De **voorzitter**:

Die stond erop en blijft erop staan. Het gaat ook om de niet-openbare nabo's.

De heer **Minhas** (VVD):

Oké. Ik heb hem zo niet gehoord, maar het zou fijn zijn ...

De **voorzitter**:

Bij dezen is dat genoemd. Verder is er een tweeminutendeбат aangevraagd door de heer Geurts. Dan is er ook een mogelijkheid om eventuele moties in te dienen.

De heer De Hoop heeft nog een vraag.

De heer **De Hoop** (PvdA):

ik had de evaluatie van de priority seats opgevat als toezegging.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik ga die evaluatie met de NS bespreken. Laten we anders in de najaarsbrief ook terugkomen op dit gesprek. Dan kunnen we misschien iets van een proces schetsen over wanneer die evaluatie klaar zal zijn. Het lijkt me prima om dat procesmatig in de najaarsbrief mee te nemen.

De **voorzitter**:

Dat is ook een heldere toezegging. Bedankt voor de duidelijkheid. Ik kijk even rond: ben ik nog iets vergeten? Ja, het een lokt het ander natuurlijk uit. De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ja, een heel kleintje is het maar. De Staatssecretaris zou even bij de NS gaan checken of dat vredeſtichtende voorſtel van 31 augustus het zou kunnen worden. Maar dat is geen aparte brief. Het was een klein toezegginkje.

De **voorzitter**:

Waarvan akte, bij dezen. Ik dank de Staatssecretaris voor haar aanwezigheid, ik dank alle leden voor hun inbreng en ik dank alle kijkers thuis voor het volgen van deze vergadering.

Sluiting 18.58 uur.