

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 795

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 9 november 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 11 oktober 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2018 inzake maatregelenpakket Spoorgoedervervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 782);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2018 inzake veertiende voortgangsrapportage over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (Kamerstuk 32 404, nr. 87);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2018 inzake 3kV: vergroting bovenleidingspanning spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 785);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2018 inzake beëindiging pilotcontracten PGO 3.0 (Kamerstuk 29 984, nr. 787);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 augustus 2018 inzake reactie op de vraag van het lid Laçin, gesteld tijdens het algemeen overleg van 6 juni 2018, over verschillen in taxatierapporten voor een specifieke woning in Rosmalen (Kamerstuk 29 984, nr. 789);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2018 inzake voortgang Betuweroute en spoorgoedervervoer (Kamerstuk 22 589, nr. 324);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juli 2018 inzake reactie op uitgangspuntennotitie Groot project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (Kamerstuk 32 404, nr. 88);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 september 2018 inzake 41ste Voortgangsrapportage HSL-Zuid en Langetermijnvisie HSL van NS en ProRail (Kamerstuk 22 026, nr. 505);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 september 2018 inzake halfjaarverantwoordingen 2018 van NS en ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 791);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 september 2018 inzake evaluatie Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 984, nr. 790).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Sienot en Ziengs,

en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.01 uur.

De voorzitter:

Een heel goede morgen, allemaal: aanwezige mensen in de zaal, mensen die meekijken, Kamerleden en natuurlijk de Staatssecretaris met haar ondersteuning. Welkom hier bij de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben vandaag een algemeen overleg over het spoor. Op de agenda staat een behoorlijke lijst aan documenten die we met elkaar gaan bespreken. We hebben een spreektijd van maximaal vier minuten in eerste instantie afgesproken.

Voor wij beginnen, geef ik eerst het woord aan de rapporteur, de heer Ziengs. Hij heeft onder andere in behandeling het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Eerst geven we hem de gelegenheid om zijn bemerkings mee te delen, dan komt de reactie van de Staatssecretaris en daarna gaan we verder met het AO an sich. Meneer Ziengs, u heeft het woord.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Aan mij de schone taak om als rapporteur hier een aantal bevindingen met de commissie te delen, bevindingen die overigens ook al in een procedurevergadering met elkaar gedeeld zijn. Om die aan de Staatssecretaris kenbaar te maken is aan de Staatssecretaris een brief gestuurd, zodat ze zich daarop kon voorbereiden.

De Staatssecretaris kon en wilde aan vrijwel alle wensen en voorstellen van de commissie in de uitgangspuntennotitie – dat is een heel lang woord – tegemoetkomen. Maar bij enkele daarvan was dat niet het geval, of het was in een andere vorm. Uiteindelijk heb ik als rapporteur het voorstel gedaan om in te stemmen met het voorstel om voor de indicatoren «klanttevredenheid» en «punctualiteit» te rapporteren middels de jaarverslagen van ProRail en NS, mits de Staatssecretaris kan toezeggen dat dit ook op corridorniveau gebeurt. Daar zat namelijk de pijn. Voor de verwachte en gerealiseerde reizigersaantallen per corridor dient te worden vastgehouden aan het uitgangspunt dat deze informatie onderdeel dient te zijn van de basisrapportage en de voortgangsrapportages. Dat heeft namelijk echt te maken met de samenhang van de informatie die de Kamer wil hebben. Wat betreft de financiële informatie per corridor en andere informatie zal de commissie na oplevering van de basisrapportage bepalen of deze voldoet aan haar verwachtingen. Ik heb ook het voorstel gedaan om te bevestigen dat de corridor Goederenroute Oost-Nederland geen deel uitmaakt van de scope van het groot project PHS. Daar hebben we inmiddels ook bericht over gehad.

Dit zijn de standpunten van de commissie. Ik heb voorgesteld om die over te brengen middels de brief die de Staatssecretaris heeft gekregen. De bedoeling is dat we die vandaag nog gaan behandelen.

We hebben altijd specifieke uitgangspunten voor PHS gehanteerd. Voorzitter, ik heb de tijd niet helemaal goed in de gaten. Heb ik vier minuten? Hoeveel zit ik nu?

De voorzitter:

Op de helft.

De heer **Ziengs** (VVD):

O, kijk eens aan. Dan heb ik nog even.

De specifieke uitgangspunten zijn vooraf heel goed geformuleerd. Het gaat erom financiële en niet-financiële informatie ook op corridorniveau te presenteren – dat staat er nadrukkelijk in – en om inzicht in het daadwerkelijke gebruik van de mogelijkheden in de infrastructuur die met PHS worden geboden. Om die reden is er het dringende verzoek van de commissie om die informatie, waarom ook per brief is gevraagd, in de besluitvorming mee te nemen.

Ik dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Ziengs. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris, mevrouw Van Veldhoven, voor een reactie op de vragen en opmerkingen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Misschien is het goed om nog even heel kort te beginnen met een algemene reactie op de inbreng van de rapporteur. Veel dank aan de heer Ziengs voor het feit dat hij die rol namens de commissie heeft willen vervullen.

Al sinds 2010 werken we aan PHS. Dat is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, een groot programma waarmee we voor meer dan 3 miljard investeren in het verbeteren van het personen- en goederenvervoer per spoor. De Kamer heeft in 2018 besloten om daar een groot project van te maken. Met dit soort grote investeringsprogramma's vind ik dat een verstandige keuze, omdat we op die manier met elkaar grip kunnen houden op zo'n omvangrijk programma en eventuele risico's die nu eenmaal samenhangen met een dergelijke omvang. De eerste stap is dan het maken van afspraken over welke informatie u nodig heeft om dat goed te kunnen volgen. Het is goed dat we daar vandaag over spreken. PHS gaat steeds meer over naar de uitvoering. De hoogfrequente dienstregeling biedt een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer. Dat is, ook gezien de uitkomsten van de NMCA 2017, hard nodig. De eerste zichtbare stap voor reizigers is ingegaan met de tienminutentrein tussen Eindhoven en Amsterdam. We hebben voorzien – dat hebben we eerder ook met elkaar gedeeld – dat we die dienstregeling ook voor volgende corridors gaan bieden: extra treinen op Schiphol-Utrecht-Arnhem en Eindhoven-Breda-Rotterdam-Den Haag. De ervaringen tot nu toe zijn positief en de punctualiteit en de reizigerswaardering zijn hoog. Dat schept dus vertrouwen.

Dan is het belangrijk om te weten dat vertrouwen gebaseerd is op cijfers en dat die cijfers voor de Kamer controleerbaar zijn. Eigenlijk vraagt de heer Ziengs mij: kunt u mij toezeggen dat de door de Kamer gevraagde informatie ook wordt opgenomen in de basisrapportage? Ik heb daar een heel kort antwoord op en een lang antwoord. Het korte antwoord is: ja. Het lange antwoord gaat bijvoorbeeld in op de reizigersaantallen per corridor. Omdat de heer Ziengs daar specifiek aan refereerde, kan ik daarop nog zeggen dat op de reizigersaantallen zal worden ingegaan in de rapportages van PHS. De punctualiteit en klanttevredenheid per corridor komen aan de orde in de jaarverslagen van NS en ProRail, per corridor dus. Zoals ik in mijn brief van 15 januari 2018 heb aangegeven, zullen in ieder geval vanaf 2020 prestaties en klantordelen per corridor inzichtelijk zijn. En ik houd de Kamer natuurlijk geïnformeerd over de voortgang. Voorzitter. Ik denk dat het goed is om nog wat verdere stappen in het proces met de Kamer te wisselen. Met de schriftelijke uitwisseling over de uitgangspuntennotitie en de antwoorden op de vragen van net is er de verzekering dat de Kamer de cijfers krijgt. Dan gaan we aan de slag met de volgende stap: het opstellen van de basisrapportage. Deze wordt conform de Regeling Grote Projecten ook door de Auditdienst Rijk beoordeeld. Dat geeft de Kamer extra informatie over de staat van het

project. Ik verwacht de basisrapportage en de bevindingen van de Auditdienst Rijk in december naar de Tweede Kamer te kunnen sturen. Op 1 april 2019 stuur ik u dan de eerste voortgangsrapportage, die gebaseerd is op de afspraken over de informatievoorziening die we net hebben gemaakt.

Voorzitter, ik hoop dat ik daarmee de vragen van de rapporteur heb beantwoord.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kijk ik even naar de rapporteur, die driftig heeft meegeschreven.

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter, dank. Het is te doen gebruikelijk dat de rapporteur nog even reageert op de reactie van de Staatssecretaris. Daar maak ik dankbaar gebruik van.

Ik dank de Staatssecretaris voor haar toezegging. Dit was echt de bedoeling. Zo wilden we het ook. Daarmee wordt volgens mij recht gedaan aan de wens van de commissie.

Ik dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee hebben we dit onderdeel afgerond. We beginnen nu met de heer Amhaouch, die spreekt namens het CDA. U kunt achter het spreekgestoelte plaatsnemen. De indicatieve spreektijd is vier minuten, met in eerste instantie twee interrupties. Gaat uw gang.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik begin met het AO Spoor van 6 juni jongstleden. Dat was naar mijn mening een heel goed AO. Ik kreeg toen de toezegging dat er een internationale spoortop in België zou worden gehouden.

De voorzitter:

Meneer Amhaouch, de bel die nu gaat, duurt een minuut. Laten we zo meteen even opnieuw beginnen. Voor de mensen in de zaal: geen paniek, het is de gebruikelijke bel voor het begin van de plenaire vergadering.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

De heer Amhaouch (CDA):

Alles gereset, voorzitter?

Mijn vraag aan de Staatssecretaris gaat over de internationale spoortop die in België zou worden gehouden met onze buurlanden België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, waarmee we veel interactie hebben en zullen hebben. De simpele vraag is: hoe staat het met deze spoortop en wanneer kunnen wij een uitnodiging verwachten?

Voorzitter. Afgelopen vrijdag heb ik een werkbezoek gebracht aan Kijfhoek, een zeer indrukwekkend emplacement tussen Barendrecht en Zwijndrecht, met een oppervlakte van maar liefst 50 hectare en met een veertigtal verdeelsporen. Het is het grootste rangeerterrein van Nederland, met een zeer vitale functie. Op 12 september jongstleden zijn mijn schriftelijke vragen naar aanleiding van verschillende incidenten beantwoord door de Staatssecretaris; dank daarvoor. Uit de gesprekken met de verschillende stakeholders maak ik op dat de toezegging om voor 31 maart 2018 meer duidelijkheid te krijgen over de vervolgstappen niet is nagekomen. Waarom niet? En wanneer gebeurt dat wel? Hoe verhoudt dit zich tot de uitspraken van het ministerie? Ik zal die citeren: «In eerste

instantie hecht ik eraan u te verzekeren dat het voor alle bij dit overleg betrokken partijen vooropstaat dat de veiligheid op en om het emplacement voldoende geborgd moet zijn. Dit geldt voor de omwonenden, voor de werknemers op het emplacement, voor de medewerkers en voor de hulddiensten die in het geval van incidenten in actie moeten komen.» Ik maak hier een punt van omdat het CDA zich afvraagt of er voldoende en structurele aandacht is voor de veiligheid op rangeerterreinen in Nederland, laat staan als er gevaarlijke stoffen bij betrokken zijn. Voorzitter. Dan het goederenvervoer. Daar hebben we ook in het vorige AO veel aandacht voor gevraagd. Dank aan de Staatssecretaris voor de brieven die we daarover ontvangen hebben, ook met betrekking tot de Betuweroute. Uit de cijfers blijkt dat er in 2017 ongeveer 6% minder goederenvervoer over het spoor was. Blijkbaar zet deze trend zich ook door in 2018. Dat is natuurlijk verkeerd als we het hebben over de modal shift, van meer over de weg naar meer over het spoor. Kan de Staatssecretaris dit bevestigen en gaat zij deze trend ombuigen naar een stijgende lijn? In de brief schrijft de Staatssecretaris dat er geen toename is. Als bèta zeg ik dan: geen toename is dus geen lijn naar boven. Is het dan een lijn naar beneden? In het regeerakkoord staat dat we het spoorgoederenvervoer willen stimuleren. Het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer zal deze omslag moeten maken. Op papier zijn alle partijen het erover eens dat er een goede basis ligt. Dat is denk ik al een heel goede prestatie. Hier hoort ook de stimulering en de aanpak van de Betuwelijn bij. Nu is het zaak om door te pakken, om te gaan implementeren en om ervoor te zorgen dat er geen verrassingen opduiken. Wij geloven dat deze trendbreuk alleen gaat lukken als er volledige aandacht en sturing is van de verschillende chefs.

Dan PHS. Er is net gesproken over het geleverde werk. Dank aan de rapporteur, de heer Ziengs. Ook dank aan de Staatssecretaris dat zij die aanbevelingen wil overnemen. Ik heb een drietal vragen. Ik heb zelf goede ervaringen met PHS, de verbinding met de tienminutentrein uit Eindhoven. We mogen trots zijn op die prestaties. De Staatssecretaris schrijft in haar brief dat ze de risico's opgehoogd heeft met 100 miljoen. Ik denk dat dat goed is. Maar de vraag is: blijft het daarbij? Dit is wel heel belangrijk. U noemde net 3 miljard voor een groot project en ongeveer 10% in het kader van risico's. Zijn wij in control? Kan de Staatssecretaris ook iets zeggen over de inkomsten? Daar lees ik niks over terug. De Staatssecretaris schrijft in dezelfde brief dat de interactie tussen PHS en goederenvervoer verbetert. Kan zij daar kort op reflecteren?

We hebben een hele hete zomer gehad dit jaar, maar dat zegt nog niks over de winter die gaat komen. Over het functioneren van het spoorvervoer tijdens het winterweer heb ik op 18 januari samen met de heer Jetten schriftelijke vragen gesteld, met betrekking tot de wisselstoring op het spoor door het winterweer in december. Ook zijn hier moties over ingediend, namelijk dat west verbonden moet worden met oost, noord en zuid, de kritieke lijnen. Uw antwoord was dat er wintermaatregelen zijn vastgelegd in een draaiboek en protocollen die door ProRail en de NS jaarlijks worden geëvalueerd. Mijn vraag is dan: wat zijn de belangrijkste nieuwe verbeteringen? Wat zijn de lessons learned? Zijn de gaswissels inmiddels vervangen door elektrische wissels? De heer Jetten weet waar hij terecht kan komen als hij samen met mij vragen stelt.

Voorzitter. Ik kom bij het laatste punt, de Eurostar. Het was een druk spoorweekend. We zijn afgelopen zondagmiddag vertrokken naar Londen met de NS, de Thalys en de Eurostar en dan weer met de Eurostar terug. Het was een mooie ervaring. We praten er wel over hier, maar je moet het gewoon meegemaakt hebben. Ik was eerlijk gezegd onder de indruk van de controles. Ik dacht in eerste instantie wat lichtzinniger over die controles in Brussel, maar dat neemt niet weg dat die van de baan moeten. We weten met z'n allen dat onze Koning, de majesteit, over twee weken naar Londen gaat. U bent hier als enige Staatssecretaris. De heer

Harbers is er niet. Laten we de Koning nu met lege handen gaan of krijgt hij een cadeautje mee? Dat bedoel ik niet gekscherend. We moeten echt voortmaken. Als we het grensoverschrijdend spoor serieus willen nemen, dan moeten we aan de bak. Ook al is misschien nog niet alles geïmplementeerd binnen twee weken, laten we toch alvast een voorschot nemen op die controles en die beslissingen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik met het volgende beginnen. Als je zo'n stuk leest van de ProRail-topman in de pers, dan denk je: als volksvertegenwoordiger moet ik hier toch wel wat mee. Dus ik dacht: laat ik de collega van ProRail, Eringa, toch eens bellen en hem vertellen dat als hij wat wil, hij niet met zo'n slappe reactie moet komen. Kom dan ook met wat stevige bewoordingen in plaats van dit soort slappe dingen.

Voorzitter. Alle gekheid op een stokje: de topman van ProRail, Pier Eringa, laat natuurlijk weten dat het overleg over de overwegen eindeloos doorgaat en dat hij geen verwijt wil krijgen als er weer een ongeluk gebeurt. Om die reden laat ProRail alle onbewaakte overwegen afzetten met betonblokken. Het is wat rigouzeus, maar ik kan heel goed begrijpen wat de heer Eringa bedoelt. Het is hoog tijd dat de Staatssecretaris de regie neemt en een stip op de horizon aanwijst. Weg met die overwegen! Ze zijn niet meer van deze tijd. Vroeger kwam er een boemeltreintje voorbij, maar tegenwoordig is het alsof je met je fiets de snelweg moet oversteken. Alle overwegen sluiten kan niet van vandaag op morgen; dat begrijp ik. Maar de intentie moet er zijn, onderbouwd met een stappenplan. Pak op korte termijn al die onbewaakte overwegen aan en ga op de lange termijn voor het compleet uifasieren van overwegen. Dat wil zeggen: geen gevaarlijke kruisingen meer met het treinverkeer.

Voorzitter. De PVV vindt inspraakprocedures van omwonenden van groot belang, maar daarbij moeten alle partijen weten dat de sluiting niet ter discussie staat. De verkeersveiligheid staat voorop. Het gezamenlijke doel moet zijn om de overweg op een verantwoorde manier op te doeken. Dat kan met de komst van bijvoorbeeld een tunnel of door het verkeer een alternatieve route aan te bieden. Laat omwonenden juist meedenken en ga aan de slag met hun adviezen. Om diezelfde reden is de PVV blij dat ProRail met de makers van bijvoorbeeld navigatieapps om tafel gaat zitten om te kijken of we automobilisten kunnen sturen en kunnen waarschuwen voor een naderende overweg. Alle beetjes helpen en bewustwording creëren is zeker niet de minste maatregel.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, er is een interruptie op dit punt van de heer Sienot van D66.

De heer Sienot (D66):

Het is natuurlijk heel terecht dat de heer Van Aalst van de PVV het punt aansnijdt van de verkeersveiligheid op spoorwegoverwegen. Tegelijkertijd zien we dat juist deze Staatssecretaris 50 miljoen extra heeft geïnvesteerd om dat snel aan te pakken. Ze is volgens mij ook druk bezig met het plan van aanpak waar u het over heeft. Ziet u ook dat die beweging er juist enorm is? Mijn tweede vraag is: ziet u ook dat zo'n besluit met enige zorgvuldigheid moet worden genomen? Voor je het weet laat je kinderen een uur omfietsen en dan schiet je misschien ook weer je doel voorbij.

De heer Van Aalst (PVV):

We zien inderdaad geld en een plan, maar het grootste probleem is dat we niet zien dat er wat gebeurt. Daar zit volgens mij het grootste probleem.

We moeten zo snel mogelijk met die aanpak aan de slag. Ik heb het gevoel dat er achter de schermen wel geld en een plan is, maar dat het niet tot uitvoering komt. Het lijkt erop dat er een beetje gesoebat wordt tussen de decentrale overheden en de particuliere grondbezitters. Wij willen gewoon sneller actie. Wij willen meer daadkracht van de Staatssecretaris, zodat dit sneller opgelost wordt. U noemt de discussie over de vraag of een scholier zo meteen een uur om moet fietsen. Ik vind het belangrijker dat de verkeersveiligheid op orde is dan dat iemand een uur langer moet fietsen. Ik kan mij niet voorstellen dat mijn collega van D66 dat niet met mij eens is.

De heer **Sienot** (D66):

We zijn het er heel erg over eens dat er wat moet gebeuren, maar volgens mij is het daarbij wel verstandig dat je besluiten kunt nemen die gedragen zijn. Je kunt niet zomaar overal alles afsluiten, zoals gisteren werd geopperd. Dat is waar het om gaat. U zegt: er moet meer actie komen. Wij zien de nodige actie en wij zijn met u heel benieuwd waar dat meer kan en hoe. Als u zegt dat we dit kunnen versnellen, dan ben ik benieuwd hoe u dat voor u ziet.

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

We zijn het wel vaker oneens. Dat gebeurt heel vaak, denk ik. Er moet een aanpak komen. Wij constateren dat betonblokken op de rails plaatsen rigoureuus is, maar als dat voor een slachtoffer minder zorgt, dan is het voor ons geen enkel probleem om dit met blokken op te lossen. Wat mij betreft moet er nu zo snel mogelijk actie komen. Ik denk dat de topman van ProRail op dit moment de knuppel in het hoenderhok heeft gegooid en om actie vraagt. Ik denk dat dat alleen maar goed is, dus daar ben ik hartstikke blij mee.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter. Nu ProRail zo veel eigen initiatieven neemt, ontstaat natuurlijk wel de vraag hoe de Staatssecretaris hiertegen aankijkt. Is zij blij met deze proactieve houding van ProRail? Zo nee, hoe gaat dan de omvorming tot een zbo de Staatssecretaris helpen om grip te houden op de directie van ProRail? Is dit kabinet bereid om, net als bij de dividendbelasting, te komen tot een heroverweging van de afspraak om ProRail om te vormen tot een zbo? En kan de Staatssecretaris aangeven of ze de lastige puzzel wat betreft de btw-teruggave inmiddels heeft gelegd?

Voorzitter. De modal shift van de weg naar het spoor komt maar niet op gang, tot grote frustratie van de PVV en haar collega's. De potentie is er. Goederentreinen kunnen jaarlijks 13 miljoen ton overnemen van het wegvervoer, maar concrete plannen blijven uit. Ondertussen wordt er wel druk gewerkt aan een verbetering in het personenvervoer. Ik hoorde gisteren dat dat in het veld «de bananen» heet. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de uitrol van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer geen negatieve invloed zal hebben op het spoorgoederenvervoer? Zo ja, is zij bereid om de capaciteit voor het spoorgoederenvervoer tot in de verre toekomst te garanderen? Zo nee, waarom niet? En ziet zij in dat het spoorgoederenvervoer toekomst heeft?

Voorzitter. We lezen dat de HSL-Zuid pas in 2040 een met het hoofd railnetwerk vergelijkbaar prestatieniveau hoeft te hebben. Dat toont in onze ogen een ernstig gebrek aan ambitie. Kan dat niet wat sneller? Zo nee, verwacht u werkelijk dat de HSL-Zuid nog 22 jaar ondermaats zal rijden? Wat zegt dat over de levensvatbaarheid van deze lijn? De NS heeft laten weten alleen maar verder te kunnen verbeteren als het ministerie onmiddellijk 700 miljoen euro neerlegt. Laat de Staatssecretaris zich

hierdoor chanteren? De PVV vindt dat er geen rode cent meer bij moet en dat de D66-topman, sorry, de NS-topman Van Boxtel beter een sponsorloop kan gaan organiseren.

Voorzitter. Daarnaast is duidelijk geworden dat het ERTMS van de HSL-Zuid moet worden vervangen. Het betreft een andere versie dan die we landelijk uit gaan rollen. Onderling kunnen die versies niet met elkaar communiceren. Dat moet dus weer gelijkgeschakeld worden. Als het verkeerd is dat de HSL-Zuid niet aansluit op het HRN, dan is het toch ook verkeerd dat Nederland straks niet aansluit op België en Duitsland? Waarom gaan we in Nederland een unieke versie van ERTMS uitrollen, terwijl de continuïteit aan de grens stopt? De PVV heeft er zich eerder al hard voor gemaakt om Duitsland te volgen en om onze oosterburen de kinderziektes eruit te laten halen. Dat levert geen vertraging op, omdat we keurig invoegen zodra de technologie zichzelf heeft bewezen. Kiezen we toch weer voor ons eigen systeem, dan is er van interoperabiliteit met onze buurlanden, bijvoorbeeld in het kader van spoorgoederenvervoer, nog steeds geen sprake.

Voorzitter. Het is goed dat er eindelijk een structurele aanpak komt van de extreme weersomstandigheden door de mogelijke inzet van een landelijk uitgedunde dienstregeling.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb een vraag over de HSL-Zuid, waar collega Van Aalst over begint. Hij zegt dat NS voor 700 miljoen zou willen chanteren. Is de PVV het met ons eens dat het ministerie verantwoordelijkheid moet nemen voor de infrastructuur die gebreken vertoont en onder de verantwoordelijkheid van het ministerie valt? Het ministerie moet daar wel in investeren zodat de prestaties beter kunnen worden.

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

Ik zit niet helemaal op dezelfde lijn als mijn collega van de SP. Ik denk dat er op die lijn veel te winnen valt en dat NS vooral naar zichzelf moet kijken en het onderste uit de kan moet gaan halen, in plaats van direct weer om geld te gaan vragen. Volgens mij valt er nog heel wat te verbeteren en zit er nog veel meer in.

De heer **Laçin** (SP):

Kunt u dan uitleggen? Wat zou NS nog kunnen verbeteren?

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

We hebben volgens mij veel plannen van concurrenten voorbij zien komen die het vele malen beter zouden kunnen. Er zit gewoon ruimte in. Dat weten we allemaal. De NS doet zijn best, maar op dit moment is dit wel een problematische lijn. De PVV heeft al meerdere malen gezegd dat er heel veel geld naartoe is gegaan en we eigenlijk nog steeds geen rendement hebben. Om dan te komen met de optie «stuur even een blanco cheque of in ieder geval 700 miljoen» vind ik toch wat kort door de bocht, zeker als we kijken naar het beperkte budget dat we in deze periode voor infrastructuur kunnen inzetten.

De **voorzitter**:

U vervolgt met uw laatste punt. Zo was het toch?

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

Ja, mijn laatste punt, voorzitter. Waar we nog ontevreden over zijn, is de toenemende hinder voor reizigers door spoorwerkzaamheden. De PVV wil dat ProRail zo snel mogelijk met een oplossing komt om deze trend te stuiten. Is de Staatssecretaris bereid om hierop aan te sturen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Sienot. Hij spreekt namens D66.

De heer **Sienot** (D66):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik sta hier vandaag als tijdelijke vervanger van de heer Rob Jetten, die iets anders is gaan doen. Om te beginnen feliciteer ik hem daar van harte mee. Het is een mooie stap. Voorzitter. D66 wil een snel, veilig en betrouwbaar spoor. Dat is goed tegen files en vóór het klimaat. Vandaag zoom ik vooral in op het spoorgoederentransport. Onze complimenten voor het pakket aan maatregelen dat er nu ligt. Hiermee zet de Staatssecretaris samen met de sector belangrijke stappen naar meer vervoer over het spoor. Tegelijkertijd hebben we ook een aantal vragen en zorgen. Daar ga ik nu op in. Voorzitter. De Kamer, het spoor en de verladers willen allemaal dat het spoor kan concurreren met transport over de weg. Daarom snappen wij niet waarom de gebruikerstarieven het komende jaar stijgen. Hoe kan duurder spoorgoederenvervoer beter concurreren? Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Wat D66 ook opvalt, zijn de grote verschillen tussen EU-lidstaten bij de berekening van de vergoeding minimumtoegangspakket (VMT), terwijl een EU-verordening voorschrijft hoe de VMT berekend moet worden. Waarom is die vergoeding bij ons dan zo veel hoger dan in bijvoorbeeld Duitsland? Kan de Staatssecretaris al meer zeggen over de herziene VMT-berekening?

Bij vervoer over de weg kunnen vervoerders makkelijk op het laatste moment hun lading veranderen. Op het spoor kan dit niet. Een lading moet allang van tevoren gereserveerd worden. Kan de Staatssecretaris deze klantbehoefte aankaarten bij ProRail?

De groeiende vraag naar goederentransport vraagt om ruimte in de avond en de nacht, met zo min mogelijk overlast voor omwonenden. Dat is voor D66 het uitgangspunt. Nu komt er een experiment met langzamer rijden in de avond en nacht om hinder te voorkomen. «Gedifferentieerd rijden» schijnt dat te heten. Ik leer elke dag. Hoe staat het met dit experiment? Kunnen we het gebruik van stillere wielen en remmen versnellen? Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Bewoners rond de Kijfhoek maken zich zorgen. Mijn collega van het CDA maakte daar ook al een punt van. Op dit grootste rangeerterrein van Nederland worden dagelijks honderden wagons afgehandeld. Alleen al sinds juni waren er negentien meldingen van incidenten. In 2017 adviseerde de veiligheidsregio, de omgevingsdienst en ProRail al dat er drie calamiteitswegen nodig zijn. Gezien de incidenten lijkt dit ons topprioriteit. Dit advies ligt er nu alweer een jaar. Hoe staat het nu met het aanleggen van die wegen? Graag een reactie van de Staatssecretaris. 3kV-bovenleidingen kenden de afgelopen jaren veel fans. Maar inmiddels lijkt het er een klein beetje op dat de plannen misschien iets te rooskleurig zijn afgeschilderd. Het is een goed moment om de balans op te maken, want de kosten blijken een stuk hoger uit te pakken. De Staatssecretaris kiest nu voor een praktijkproef en wil een second opinion op de kosten. Op welke termijn verwacht de Staatssecretaris deze second opinion af te ronden en hoe wil ze verder met 3kV? D66 ziet 3kV als een mooie kans – laat dat duidelijk zijn – maar laten we er niet in blijven hangen als de kosten te hoog worden. Laten we vooral ook blijven letten op andere innovaties, zoals locomotieven op waterstof.

Natuurlijk wil D66 ook een goede kwaliteit van het spoor voor de beste prijs. Tegelijkertijd horen we nu veel zorgen van aannemers. Blijft werken aan het onderhoud van het spoor met de komst van de nieuwe maatregelen voor prestatiegericht onderhoud wel een rendabele business? Werknemers moeten natuurlijk wel een fatsoenlijke boterham kunnen blijven verdienen. Hoe ziet de Staatssecretaris deze ontwikkeling?

Dan nog dit. Schaart de Staatssecretaris zich achter het idee van de voorzitter van de Europese Raad Oostenrijk voor een ministerverklaring voor decarbonisatie van het internationale spoorgoederenvervoer? Voorzitter. Graag rond ik af zoals ik begon, namelijk met een compliment. D66 waardeert het enorm dat NS en ProRail het eerste traject voor het spoorboekloos reizen hebben gerealiseerd: Amsterdam-Eindhoven. Op naar de volgende stap!
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger. Zij spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Mijn collega Amhaouch gaf al aan dat we een paar dagen geleden met een paar collega's op werkbezoek in Londen waren. We hebben kunnen genieten van de Eurostar die ons op de terugweg snel en comfortabel, zonder overstap, naar huis bracht. Ik wil de Staatssecretaris nogmaals vragen om zo veel mogelijk haast te maken met de directe verbinding Amsterdam-Londen. Is het mogelijk om dit nog komende zomer voor elkaar te krijgen? Heel erg graag!

De andere les van onze trip was wat mij betreft een les in hoe het allemaal niet moet: een hoofdrailnet versnipperd over achttien verschillende bedrijven. De Staatssecretaris komt binnenkort met een opzet voor een evaluatie van de aanbestedingspraktijk in Nederland. Kan daarbij ook een vergelijking gemaakt worden met andere landen, bijvoorbeeld met hoe het op dit moment in het Verenigd Koninkrijk functioneert? We krijgen de opzet voor die evaluatie geloof ik voor het kerstreces. We hopen dat dat er dan bij zit.

Vandaag hebben we vooral heel veel evaluaties en rapportages te bespreken. In grote lijnen gaan dingen goed en vaak steeds beter. Wel blijven er zorgen over de hsl. De oorzaak van de problemen ligt vooral bij een hele reeks technische blunders in het verleden. Op verzoek van het ministerie ligt er nu een plan van ProRail en NS voor de hsl om zowel op korte als op langere termijn verbeteringen door te voeren. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om deze plannen ook echt te realiseren? Alleen die 60 miljoen is overduidelijk niet genoeg. Welke langetermijnperspectieven ziet zij? En welke investeringen horen daarbij? Hoe gaan we in het kader van die langetermijnvisie om met het feit dat de levensduur van beton veel korter lijkt te zijn of mogelijk korter lijkt te zijn dan bij aanleg gepland? Welke investeringen zijn er nodig om dat weer tegen te gaan?

Dan de baten van de hsl. De baten van de hsl zitten wat ons betreft niet alleen in de afgesproken KPI's, maar ook in het potentieel van de hsl om vliegreizen te voorkomen. Dan hebben we het over klimaat, geluid en luchtkwaliteitswinst, over de bereikbaarheid van Nederland en het perspectief op CO₂-neutraal reizen. Dat moet ons iets waard zijn. Hoe is het internationaal treinverkeer in het klimaatbeleid verankerd? Welke financiële kansen zouden daar mogelijk liggen? Ook heeft de Staatssecretaris eerder gezegd te kijken naar alternatieve financiering. Hoe staat het daar op dit moment mee? Een belangrijk deel van de oplossing is ERTMS, ook in de regio Rotterdam en met voorrang op de hsl. Daar is net al wat discussie over geweest. Moet die hsl niet in de prioriteitenlijst voor ERTMS zitten? Kunnen we gezien de structurele onderbesteding van dit ministerie niet toch een deel van de implementatie versnellen, in plaats van te zeggen dat het allemaal wel na 2030 komt?

Dan over het goederenvervoer. Volgens mij is iedereen hier enthousiast over meer goederen over het spoor en het aanjagen van die modal shift. Welke investeringen hebben we nodig op de lange termijn? Er liggen zeker kansen en mogelijkheden om met ERTMS meer treinen te laten

rijden over hetzelfde traject, maar vaak is dat geen oplossing voor het goederenvervoer. Een langzame en lange goederentrein kan er niet zomaar tussen gepropt worden, want dat schopt de hele dienstregeling in de war. De echte vraag is dus of er op de lange termijn meer spoor nodig is. Wat zijn de kansen daarvoor? De Staatssecretaris stelt dit plan uit, maar we zouden dit graag sneller zien.

Een oplossingsrichting voor de capaciteitsverdeling, namelijk om leefbaarheid voortaan geen criterium meer te laten zijn, is voor GroenLinks echt onaanvaardbaar. Gisteren kwam de WHO met een schokkend onderzoek waaruit blijkt dat half Nederland aan te veel omgevingslawaai wordt blootgesteld. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat hinderbeperking en de impact op de omgeving integrale onderdelen zijn en blijven in alle plannen rond het spoorgoederenvervoer, en dus ook in de capaciteitsverdeling?

Tot slot heb ik nog heel kort een positief punt. Ik dank heel graag de NS en de Staatssecretaris voor hun inzet voor de gratis watertappunten, een week nadat collega Van Brenk en ik daar in een motie om gevraagd hebben. Ik hoop echt op een snelle uitrol op een heleboel andere publieke plekken. Het mooie vond ik de uitspraak van de heer Van Boxtel toen hij het besluit nam over die watertappunten, namelijk: winstmaximalisatie is niet het uitgangspunt. Dat is wat ons betreft precies wat het is. De trein is een collectief goed, een maatschappelijk goed en dat gaat veel verder dan alleen die KPI's.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Blijft u nog even staan, want de heer Van Aalst heeft een vraag voor u.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik sloeg even aan op het verhaal over geluid en leefbaarheid. We weten allemaal dat NS er nogal over pocht dat ze op groene stroom rijdt. Dat komt allemaal uit die windmolens. Ik begrijp van mevrouw Kröger dat ze die geluidsproblematiek heel vervelend vindt. Dat vinden wij ook. Maar wij constateren ook dat windmolens een van de grote veroorzakers daarvan zijn. Begrijp ik het goed dat GroenLinks begint te zagen aan de onderkant van die windmolens?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De heer Van Aalst haalt er van alles bij. De WHO zegt nu dat we heel serieus naar die geluidsnormen moeten kijken. De WHO laat ook zien – dat vond ik heel interessant – dat luchtvaartgeluid veel eerder tot irritaties, hindernis en bijvoorbeeld ook fysieke klachten leidt dan bijvoorbeeld trein- of weggeluid en dat die normen dus ook aangescherpt moeten worden. Ik heb hier gisteren een debat met de Staatssecretaris over aangevraagd. Ik heb volgens mij geen steun van de PVV gekregen. Maar dat in de breedte geluid serieus moet worden meegenomen, lijkt me evident.

De heer Van Aalst (PVV):

Ten eerste: u hebt wel steun gekregen, in die zin dat we volgende week een AO Leefomgeving hebben. Daar past het fantastisch in. Dat is ook mooi op korte termijn. Dan kunnen we het er snel over hebben. Ik heb vele gezinnen bezocht die geen oog meer dichtdoen sinds ze zo'n vreselijke faalpaal naast hun huis hebben gekregen. Als dat in het geluidshinderverhaal een probleem is voor die mensen, begrijp ik dan dat we GroenLinks aan onze zijde vinden om die dingen te slopen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nogmaals, ik denk dat we geluid veel serieuzer moeten nemen. We moeten kijken naar de normen van de WHO. Zij zegt dat geluid een factor is die we nu veel te weinig verankeren in goede wetgeving. Dat zie je zeer sterk bij luchtvaart en je ziet het ook op andere terreinen. Als dit bij windmolens speelt en als dit goed onderzocht wordt, past dit natuurlijk in een bredere beleidsaanpak over hoe je geluid serieus neemt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Ziengs. Hij spreekt namens de VVD.

De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. We zijn als spoorwoordvoerders met enige regelmaat bij elkaar. Vorige week hebben we natuurlijk uitvoerig over het spoor gesproken. Vandaag doen we dat weer, maar ook binnenkort, in december. Laat ik daar alvast even een voorzetje voor geven. Dat is het AO Spoorordening. Er bereiken mij signalen over de toegezegde quickscan zoals die is uitgezet naar een bureau. Wij hebben neergelegd dat er ook bestuurlijk draagvlak moet zijn, maar ik begrijp dat pas in een veel later stadium de bestuurders aangehaakt zullen worden bij deze quickscan. Althans, dat is het geluid dat mij ter ore kwam. Ik hoor graag van de Staatssecretaris dat de reactie van de bestuurders erbij komt als zij de quickscan naar de Kamer stuurt. Ik hoop dat dat ruim voor 6 december kan, maar dat hoor ik dan wel van de Staatssecretaris. Het gaat hierbij om het draagvlak. Dat is erg belangrijk.

Daarmee kom ik op het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. We hebben allemaal gisteren een petitie in ontvangst mogen hebben. We weten hoe belangrijk het is. We zijn ook blij dat de sector een pakket van maatregelen heeft vastgesteld. We kunnen alle voordelen daarvan wel zelf bedenken. Wel vraag ik aandacht voor het spoorgoederenvervoer binnen de uitrol van PHS. Andere collega's hebben er ook al naar gevraagd. Hoe past dit binnen PHS?

Vervolgens zag ik, ook op het puntje van het spoorgoederenvervoer, een melding voorbijkomen dat de Staatssecretaris in Rosmalen gemeld heeft dat the last mile ongeveer 40% van de kosten uitmaakte. Ik krijg uit de markt heel andere cijfers toegestuurd. Ik hoor dus graag voor het AO Spoorordening van 6–12 hoe het daadwerkelijk in de vork steekt en wie er daadwerkelijk gelijk heeft, want je moet wel op basis van de juiste cijfers besturen, lijkt mij, zeg ik richting de Staatssecretaris.

Dan kom ik op de langetermijnvisie van de Nederlandse Spoorwegen en ProRail op de hsl. Er is een doorlooptijd tot 2040, terwijl de doorlooptijd van de vervoersconcessie in 2025 eindigt. Dat is opmerkelijk. Uit de stukken zou je dus kunnen opmaken dat een verlenging van de vervoersconcessie van NS een uitgemaakte zaak is. Dat zal toch zeker niet het geval zijn, lijkt mij. Daarom vraag ik de Staatssecretaris of de integratie van de infrastructurele kant... Nu zou ik een heel lange zin moeten uitspreken, maar ik probeer het gezien de tijd wat korter te doen. Ik wil graag een toezegging van de Staatssecretaris dat zij bereid is om de visie op de exploitatie van de lijn opzij te leggen als blijkt dat het beleid over de infrastructuur min of meer bepaald is door de huidige concessiehouder. Het lijkt me dat de enquêtecommissie over de Fyra er helder en duidelijk over was dat dat in ieder geval niet het geval kan zijn. Kan de Staatssecretaris aangeven of het ministerie opdrachtgever is geweest voor deze analyse? Zo ja, wat was dan precies de opdracht? Ging het alleen om het uitwerken van de systeemsprong, of ging het ook om de besturing of de exploitatie van de lijn zelf?

Dan kom ik op de evaluatie van de capaciteitsverdeling van de hoofdspoorweginfrastructuur. Ik wil het toch graag hebben over de prioriteitsverdeling. Bij de capaciteitsverdeling zien we dat de passagiers prioriteit 1 zijn. Als het gaat om regiovervoer zien we dat het zakt naar prioriteit 7. Dat betekent dus dat het plotseling zakt naar prioriteit 7 als zo'n lijn gedecen-

traliseerd wordt. Dat is toch wel heel merkwaardig. Hoe gaat de Staatssecretaris de regionale vervoerders toegang verlenen tot het HRN? Want voor reizigers op de Valleilijn betekent dit nog steeds een onnodige overstap op Amersfoort tot minimaal 2025. Ik heb er bij vorige debatten ook al aandacht voor gevraagd, maar ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij erin zit.
Ik dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag aan u van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag naar aanleiding van de brief over de capaciteitsverdeling. Ik ben heel benieuwd hoe de heer Ziengs staat tegenover de suggestie om nog maar één doel na te streven bij de capaciteitsverdeling op het spoor en niet ook te sturen op leefomgeving.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat is een hele goeie vraag. Ik heb weleens een collega in de Kamer zien staan die vroeg of hij er even over mocht nadenken. Maar u verwacht direct een antwoord. De leefomgeving is ook voor de VVD een belangrijk punt. Je zult dat ook moeten meenemen in de uiteindelijke afweging over hoe je omgaat met die capaciteitsverdeling. Maar goed, het hangt er echt van af hoe zwaar we dat laten wegen. Er zullen ook andere debatten voor worden ingezet om daar uitspraken over te doen. Ik denk dat ik een beetje te kort door de bocht zou gaan als ik direct zou zeggen dat we het zus of zo gaan doen, maar het zal zeker een rol spelen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij te horen dat de leefomgeving voor de VVD ook serieus moet worden meegenomen als parameter in de capaciteitsverdeling. De volgende stap is dan hoe je ervoor zorgt dat niet alle of veel overlastgevende treinen juist 's nachts rijden en dat de overlast voor mensen niet groter wordt omdat het vol is op het spoor. Deelt de VVD dat uitgangspunt?

De heer **Ziengs** (VVD):

Overlast – de naam zegt het al – is echt meer dan een last. Je zult er dus alles aan moeten doen om die te voorkomen. Maar je zult uiteindelijk een afweging moeten maken in waar je voor kiest. Er zullen dus nog andere debatten komen over hoe je daarmee omgaat. Kun je het misschien op een andere manier oplossen? Er wordt nu al gekeken naar methodieken om bijvoorbeeld het vervoer minder lawaai te laten maken. Men kijkt naar trilling et cetera. Om nu alvast een voorschotje te nemen op een debat dat we daar nog over moeten gaan krijgen, lijkt me te ver gaan. Maar ik heb net al aangegeven dat het wel degelijk een rol speelt.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft ook een vraag voor u.

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

Het staat niet helemaal op de agenda, maar ik sneed het onderwerp van de zbo net nog even aan. Momenteel is het wat stil aan de overkant als het gaat over de btw-problematiek. Hoe kijkt de VVD op dit moment naar de omvorming van ProRail tot zbo?

De heer **Ziengs** (VVD):

Volgens mij heb ik in een eerder debat daar al het nodige over gezegd. We hebben daar met elkaar een afspraak over gemaakt in het regeerakkoord. Op dit moment vindt er een uitwerking plaats.

Het spreekgestoelte gaat nu ineens omhoog; kennelijk drukte ik per ongeluk op een knopje, sorry. Ik dacht: wat gebeurt hier? Inderdaad hebben we daar vaker opmerkingen over gemaakt. We hebben de Staatssecretaris ook gevraagd hoe het wordt uitgewerkt qua btw; de heer Van Aalst benoemde dat net al. We wachten de berichten daarover in ieder geval nog af. Volgens mij is de afspraak in het regeerakkoord helder en duidelijk. We hebben er ook onze voorwaarden aan gesteld, ook in de vorige debatten.

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

Ik ben blij met wat helderheid van de heer Ziengs van de VVD. Als ik het dus goed begrijp: als er geen oplossing is voor de btw-problematiek, is ook dit ter heroverweging voor de VVD?

De heer **Ziengs** (VVD):

Nee, dat is wel erg kort door de bocht van de heer Van Aalst. We hebben met elkaar gezegd dat het geen effect mag hebben op bijvoorbeeld de prijs voor de reiziger. Daar zijn we helder en duidelijk in geweest. Als de Staatssecretaris met een goede oplossing daarvoor komt, wil ik niet direct voorsorteren op hetgeen de heer Van Aalst hier nu stelt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin, die spreekt namens de Socialistische Partij.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Een aantal collega's begon er al over: afgelopen weekend zijn we met een aantal leden van deze commissie naar Londen gereisd om meer inzicht te krijgen in hoe het spoor is georganiseerd in het Verenigd Koninkrijk. We hebben veel interessante ideeën en nieuwe inzichten kunnen opdoen. Daarom sluit ik me heel graag aan bij de woorden van GroenLinks. We krijgen een onderzoeksopzet, dus ik vraag de Staatssecretaris om de situatie in andere landen, zoals Engeland, mee te nemen in die onderzoeksopzet, zodat we die goed kunnen vergelijken met de situatie hier.

Wat ook belangrijk is, is de reis met de Eurostar. Die was comfortabel en snel. Er is geen enkele reden om nog het vliegtuig te nemen naar Londen. Zoals eerder ook gezegd, was de heenreis wel wat langer dan de terugreis vanwege de overstap in Brussel. Nu ligt de letter of intent er. De landen hebben uitgesproken dat ze dezelfde intentie hebben en dat ze het zo snel mogelijk willen regelen, zodat we ook vanuit Nederland – vooral Rotterdam is voor mij dan belangrijk – direct naar Londen kunnen reizen. Dat is een goed teken. Ik vraag de Staatssecretaris wel om met haar collega-staatssecretaris van JenV echt alles in te zetten om dit traject te versnellen. De handtekeningen zijn van de zomer van 2018. We willen ergens eind 2019, begin 2020 direct gaan rijden. Ik vraag me af of daar echt anderhalf jaar voor nodig is. Ik geef dat mee aan de Staatssecretaris en krijg daarop graag een antwoord van haar.

Dan wil ik het hebben over het spoorgoederenvervoer. Deze vorm van duurzaam vervoer staat onder druk. Goederenvervoer over het spoor is de afgelopen jaren afgenomen, terwijl de snelwegen die van west naar oost door ons land gaan verder dichtslibben door de extra vrachtwagens die de weg zijn opgegaan. Dat is niet wat we moeten willen, niet voor het milieu maar ook niet voor de groeiende files. De SP ondersteunt daarom de plannen van de Staatssecretaris om de gebruikersvergoeding met een subsidie te verlagen en om het pakket in 2021 te evalueren. Wel hebben wij daar nog wat vragen over. Wat gaan we in 2021 precies evalueren? Wordt in die evaluatie meegenomen of de subsidie heeft bijgedragen aan een structurele kostenverlaging? Wij willen er namelijk voor waken dat we bedrijven gaan subsidiëren zonder dat dat blijvende effecten oplevert. Kan

de Minister ten slotte garanderen dat met deze subsidie de kosten ook daadwerkelijk naar beneden gaan? We moeten straks dus niet zien dat op andere vlakken de kosten verhoogd worden.

Ten slotte ziet mijn partij nog een flink risico in meer marktwerking op het spoor. Dat zal u niet verbazen. Daar was ik vorige week bij de behandeling van het vierde spoorwegpakket al vrij duidelijk in. Een onderwerp dat ik toen niet heb aangesneden, is de ruimte die er op het spoor overblijft voor spoorgoederenvervoer als we het hoofdrailnet gaan opknippen. We kunnen nu wel miljoenen gaan uittrekken om het spoorgoederenvervoer te bevorderen, maar als samenwerking op het spoor complexer wordt doordat er ineens veel meer partijen aan tafel zitten, worden deze miljoenen misschien wel weggegooid geld. Dat moeten we niet willen. Voorzitter. Op 27 maart 2017, toen ik nog maar vier dagen Tweede Kamerlid en woordvoerder infrastructuur was, vond er een vreselijke aanrijding plaats in Harlingen op een overweg, op een onbewaakte overweg om precies te zijn. Helaas was dat niet de laatste aanrijding op een onbewaakte spoorwegovergang die ik in mijn Kamerperiode heb meegemaakt. We zijn er allemaal van overtuigd dat we zo snel mogelijk van zo veel mogelijk van die overgangen af moeten. Ze passen niet in deze tijd, zijn levensgevaarlijk en brengen ontzettend veel leed met zich mee als het fout gaat. Ik heb daarom ook begrip voor de manier waarop ProRail nu in overleg met de gemeenten zegt dat het te lang duurt en dat ze het zelf gaan regelen. De spoorwegovergang wordt afgezet met betonblokken en mensen fietsen of rijden maar om. Maar de kwalificatie van de Staatssecretaris, die deze stap afdeed als «een traditie om in het nieuws te komen», vind ik toch te kort door de bocht. Deze manier om van de gevaarlijke overwegen af te komen is er een die we serieus moeten nemen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik denk dat de hele Kamer de spoorwegovergangen serieus neemt. Volgens mij zijn er de afgelopen jaren al een aantal opgedoekt of beveiligd. Het kabinet heeft 50 miljoen beschikbaar gesteld en gaat nog verder. U zegt dat u begrip hebt voor het voorstel van de heer Eringa van ProRail. Ik heb daar absoluut geen begrip voor. Hij zegt dat hij daar betonblokken gaat neerzetten, met alle gevolgen van dien. Wie neemt de verantwoordelijkheid als jongeren naar school gaan of als boeren met hun trekkers betonblokken tegenkomen en capriolen gaan uithalen, zodat er daar ongelukken gebeuren? Dit kan nooit de manier zijn waarop we in Nederland met veiligheid omgaan. Het kan nooit een manier zijn waarop we moeten omgaan met volwassenen onderling en tussen lokale en landelijke overheden en ProRail. Ik ben het er wel volledig mee eens dat er aandacht wordt gevraagd voor die situaties. Mijn vraag is of u het er echt mee eens bent dat er betonblokken op die wegen komen, als dat het geval zou zijn. Het wordt natuurlijk allemaal genuanceerd, maar dat is wel even het beeld dat geschetst is.

De heer **Laçin** (SP):

Nee, ik ben geen fan van betonblokken. Dat kan ik de heer Amhaouch garanderen. Het gaat mij niet om de betonblokken. Het gaat mij erom dat wij dit zo snel mogelijk aanpakken. U stelt een beetje dezelfde vraag als de heer Sienot aan de heer Van Aalst stelde. Ik kan zowat hetzelfde antwoord geven. Het gaat mij niet om de betonblokken. Het gaat mij ook om de ellenlange procedures. Er wordt geprocedeerd en geprocedeerd en geprocedeerd, waardoor de oplossing op sommige vlakken uitblijft. Daar kom ik zo op terug, maar daar moeten we van af. Inspraak is ontzettend belangrijk, overleg is ontzettend belangrijk, maar we moeten er wel samen voor zorgen dat die procedures wat korter worden zodat ProRail, maar ook de particuliere grondbezitters, snel duidelijkheid hebben en stappen kunnen nemen. Daar gaat het ons om. Natuurlijk heeft het kabinet

50 miljoen uitgetrokken, maar ik zie nog heel weinig daden. Die komen vast wel, daar geloof ik de Staatssecretaris zeker in, alleen kan dat wat ons betreft niet snel genoeg gebeuren.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik begrijp gelukkig dat we weer op hetzelfde spoor zitten, alleen moeten we nog even de juiste richting bepalen.

De **voorzitter**:

U vervolgt en komt tot een afronding.

De heer **Laçin** (SP):

Ik maak mijn laatste stukje af. Hoewel de Staatssecretaris geld investeert om van bewaakte overgangen af te komen, is daarmee het probleem van de ellenlange procedures nog niet aangepakt. Nou, dat punt heb ik gemaakt. Ik hoop dat de Staatssecretaris daar samen met ProRail naar kan kijken.

Voorzitter. Ten slotte nog een paar woorden over de hsl. Het is goed dat de Staatssecretaris 60 miljoen investeert in de hsl – vorige week hebben we daarover gesproken – maar wij willen graag dat de prestaties van de hsl op hetzelfde niveau komen als die op het hoofdrailnetwerk. De uitval van treinen op de hsl-trajecten schommelt nu tussen de 5% en 7%. Op het hoofdrailnetwerk is dat 1% tot 2%. Wat gaan we er eigenlijk aan doen om tot betere prestaties te komen? Ik kijk dan nogmaals naar de Staatssecretaris. Ik blijf die vraag herhalen. Het gaat mij niet per se om de 700 miljoen, maar wel om meer investeringen om de infrastructuur te verbeteren, zodat ook de NS en ProRail hun prestaties kunnen verbeteren. Anders wordt die «three strikes out»-methode wat ons betreft een zeer eenzijdige strafmaatregel. Ik hoop dat we daar samen goed over kunnen nadenken, zodat de prestaties daar nog beter kunnen worden. Dank je wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik schors tot 11.06 uur.

De vergadering wordt van 10.52 uur tot 11.06 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Ik merk allereerst op dat dit tafeltje niet groot genoeg is om alle mappen met vragen en antwoorden op te leggen. Ik zal dus af en toe wat met mapjes schuiven.

Ik wil graag beginnen met het blokje goederenvervoer. Daarna komen de blokjes PHS, hsl, prestaties, internationaal en overig.

Voorzitter. Ik begin met het blokje goederenvervoer. Veel leden hebben gerefereerd aan het belang van het spoorgoederenvervoer. Dat deel ik, en daarom ben ik met de sector ook hard aan de slag gegaan over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Ik ben heel erg blij met de wijze waarop die samenwerking is gegaan. Ik denk dat we een evenwichtig pakket hebben om de spoorgoederenvervoerambities in te vullen. Dat richt zich zowel op groei, met name door modal shift van weg naar spoor, als op verbetering van de leefomgevingen langs het spoor. Ik kom dan meteen op een vraag van mevrouw Kröger. Zij refereerde aan de uitkomsten van een evaluatie. Maar dat is niet mijn inzet. Mijn inzet is uiteraard dat leefbaarheid wel onderdeel blijft uitmaken van de afwegingen. Ik doe ook niet voor niets nu een proef met stillere treinen en zet daar sterk op in. De uitkomst van die evaluatie is dus niet mijn

beleidsinzet. In diezelfde brief waaruit mevrouw Kröger citeert, staat dat ik later nog met een reactie op de evaluatie naar de Kamer kom. Dan kunnen we het dus met elkaar daarover hebben.

Over het spoorgoederenvervoer is afgesproken dat zowel Rijk als sector zich zullen inspannen om dat hele pakket tot stand te brengen. Zij verwachten dingen van mij, dat doe ik. Ik verwacht ook dingen van hen, en dat zullen ze ook doen. Mijn doel is om via subsidie de gebruikersvergoeding fors te verlagen naar het niveau van Duitsland. Er werd gerefereerd aan verschillen. Daarmee willen we nou juist die verschillen wegnemen en zorgen voor een concurrerend spoorgoederenvervoer, ook in Nederland. Wat daar ook bij helpt, is dat we de inzet van langere treinen mogelijk gaan maken. En we gaan ook de inzet van schoner en stiller materieel stimuleren. Want als wij meer spoorgoederenvervoer willen, moeten we ook zorgen dat de hinder daarvan naar beneden gaat. Ook pilots voor modern materieel zullen we ondersteunen.

Van de sector verwacht ik meer samenwerking in de havens – ik kom zo meteen nog even terug op het specifieke cijfer – een vermindering van omgevingseffecten en geluidstrillingen en medewerking aan de uitrol van ERTMS. Ik ben blij dat er voor de zomer tot deze afspraken is gekomen. Ik was inderdaad gisteren op het congres van de spoorgoederenvervoerders. Daar merkte ik ook dat er zeer gehecht wordt aan het pakket. Er is op 5 oktober tijdens de spoorgoederentafel een programmaorganisatie afgesproken om nu echt over te gaan tot de uitvoering van dat hele pakket en de voortgang en acties te bewaken. De heer Laçin en ook anderen hebben daarnaar gevraagd. Eind dit jaar rapporteer ik aan de Kamer over de voortgang.

Mevrouw Kröger vroeg: wat zijn de investeringen die nodig zijn om op de langere termijn dat goederenvervoer te accommoderen? De ambitie van het maatregelenpakket is om de groei volgens de lange termijn van de scenario's van de NMCA mogelijk te maken. Dat geeft dus al een doorkijk daarnaartoe. De NMCA laat zien dat er geen majeure knelpunten zijn in de infrastructuur, maar ik verwacht wel aanpassingen in de infrastructuur om langere treinen mogelijk te maken, waardoor je eigenlijk per trein nog meer vrachtwagens van de weg haalt. Dat zal ik van geval tot geval goed afwegen.

Dan de havengebieden. Inderdaad 40%, 1%; het gaat natuurlijk om een indicatie van hoe belangrijk die havengebieden zijn. Dat zal dus misschien lichtelijk anders liggen. Het punt is dat in de havengebieden veel logistieke handelingen plaatsvinden die voor een majeure deel ook de prijs van het spoorgoederenvervoer bepalen. Het is vooral bedoeld als een indicatie, het is vooral om te laten zien hoe belangrijk die maatregel, die afspraak uit dat hele pakket is. We hebben in dat pakket afgesproken dat alle partijen alles op alles zetten om de efficiency op dat laatste stuk te verbeteren. Ik denk dat we daar grote stappen kunnen maken.

Dan over de daling van het spoorgoederenvervoer waaraan gerefereerd werd door de heer Amhaouch.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Dat is correct, voorzitter. De Staatssecretaris beantwoordt mijn vraag over die last mile wel, maar ik vind dat ze daar wel heel erg makkelijk even een antwoord op formuleert. Het is daadwerkelijk van belang dat die cijfers goed in beeld zijn. De signalen die ik uit de markt krijg, verschillen behoorlijk met het percentage dat de Staatssecretaris naar buiten brengt. Ik heb gevraagd om even te kijken hoe het daadwerkelijk in elkaar steekt, zodat we over de juiste cijfers kunnen beschikken. In een brief zou ingegaan kunnen worden op de diversiteit en zou aangegeven kunnen worden waar «m dat nou precies in zit. Een andere vraag is: hoe zit het

met die omloop, als die uitvalt? Dus alle specifieke kenmerken van die last mile zou ik toch graag een keer gespecificeerd richting de Kamer willen hebben, als het kan ruim voor 6 december.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat lijkt mij heel nuttig, want wij moeten het met elkaar wel over dezelfde cijfers hebben als basis voor de vraag waar en hoeveel nadruk we ergens op leggen. Deze cijfers waren de indicaties die ik van ProRail heb gekregen, maar ik denk dat het belangrijk is dat iedereen een gezamenlijk beeld heeft bij de cijfers waar we ons op baseren. Ik ben graag bereid om daar in een brief op terug te komen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat we weer op het punt komen waar we het al eerder over gehad hebben, ook in de discussies rond het MIRT. Dat betreft de wijze waarop de NMCA functioneert en de knelpunten, waarbij we wellicht onvoldoende rekening houden met wat we proberen te bereiken qua modal shift en in het klimaatbeleid richting 2030–2050. Daar zit toch wel mijn zorg. Uit een NMCA blijkt misschien dat het net past, maar als je echt op grote schaal dat vervoer van de weg op het spoor wil hebben, dan hebben we dat misschien toch niet genoeg in beeld. Deelt de Staatssecretaris deze zorg?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Je moet natuurlijk wel uiteindelijk altijd een methode afspreken volgens welke je met elkaar de discussie voert en op basis waarvan je de beleidsafwegingen onderbouwt. Dat was ook een opmerking van de heer Ziengs. Dat is nu de NMCA. Het is wel zo dat we in de context van het hele mobiliteitsfonds ook nog eens opnieuw gaan kijken of de systematiek die we hebben, gemoderniseerd moet worden. Dat adresseert wellicht ook het punt van mevrouw Kröger. Dat is niet zozeer iets voor dit debat, maar wel iets wat we kunnen betrekken in de discussie met de Kamer over het mobiliteitsfonds. We hebben ook al eerder aan de Kamer toegezegd dat we dan ook naar MKBA en NMCA zullen kijken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben blij met die toezegging. Ik zie echt uit naar hoe die systematiek eruit gaat zien, waarbij CO₂-reductie en klimaatwinst ook echt geborgd zijn in een NMCA. Maar toch blijven we dan met het probleem zitten dat we aan de ene kant zeggen dat we echt een modal shift willen waarbij het vervoer van de weg naar het spoor gaat, terwijl we ondertussen een systematiek hebben, een NMCA, die ons eigenlijk alleen maar van knelpunt naar knelpunt brengt. Ik mis het langetermijnperspectief 2050. Hebben we dan een situatie waarin het gros van het goederenvervoer gewoon over het spoor gaat? Welke langetermijninvesteringen zijn daarvoor nodig, zeker in het licht van de toch wel structurele onderbesteding die het ministerie heeft? Om te kijken naar de grote investeringen die nodig zijn in de komende tien, twintig jaar, hebben we dus een ander beeld nodig.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Daarom is de discussie over het mobiliteitsfonds daar de juiste plek voor. Als we het hebben over investeringen richting 2050, dan hebben we het ook echt over middelen die pas op langere termijn beschikbaar komen. Die zullen we ook goed met elkaar moeten besteden. De discussie die we hierover nog met elkaar zullen voeren, gaat nou juist over de spelregels die we daarbij willen hanteren.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De heer Amhaouch vroeg naar de dalende cijfers en wat we gaan doen om die trend te keren. Daar hebben we natuurlijk een maatregelenpakket op ingezet, omdat we het spoorgoederenvervoer aantrekkelijker willen maken. Het is ook goed om te kijken waar deze daling door veroorzaakt wordt. Dat komt door een flinke daling in het kolenvervoer door sluiting van kolencentrales in Duitsland. Het is dus een daling die niet gepaard is gegaan met een omgekeerde modal shift, namelijk weer meer vrachtwagens op de weg. Sterker nog, containervervoer laat bijvoorbeeld wel een stijging zien. Dat haalt natuurlijk wel vrachtwagens van de weg. Het blijft dus mijn ambitie om in z'n totaliteit dat spoorgoederenvervoer aantrekkelijker te maken, maar het is in ieder geval goed om te zien dat er niet een omgekeerde shift heeft plaatsgevonden. We werken met elkaar aan het blijven stimuleren van de groei van het spoorgoederenvervoer. Dat is ook onderdeel van het maatregelenpakket.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik merk op dat de trend negatief is. Dat zijn tenminste de cijfers die ik krijg. Dus dat het niet toeneemt, is één. Maar ze gaan de verkeerde kant op. Dat kunnen we niet hebben. Wat mij bevreemdt, is dat het in een economische hoogconjunctuur gebeurt. Natuurlijk kan er een reden zijn waarom de kolentreinen afnemen, maar je zou met zo'n grote vraag verwachten dat die opgevuld wordt. Ik lees in de brieven van de Staatssecretaris dat het de ambitie is om het vervoer per spoor te laten groeien van 54 tot 61 miljoen ton in 2030. Dus de vraag is hier nogmaals: voorziet het pakket erin om die trend te keren? We zijn het ermee eens, want er is natuurlijk ook een taak voor de sector zelf. Er komt capaciteit beschikbaar. En natuurlijk regelgeving en aanpassingen om langere treinen mogelijk te maken. Maar voorziet dat pakket erin dat we die trend gaan ombuigen, en niet alleen in 2030? Ik heb namelijk begrepen dat die in 2018 ook al naar beneden gaat.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Kolen zijn natuurlijk een grote stroom, maar de containers stijgen al. Dat vind ik heel bemoedigend. Dat maatregelenpakket is er natuurlijk absoluut op gericht om het aantrekkelijker te maken en daarmee de groei richting 2030 te realiseren die ook in het maatregelenpakket benoemd staat. Daar is het pakket voor. We willen met elkaar meer vervoer over het spoor en minder over de weg, dus het gaat echt om het realiseren van die groei richting 2030. Daar werken we met elkaar hard aan. Daarom komt er ook een concrete uitvoering van dat programma, waarover ik u net heb ingelicht. Het doel is absoluut om die trend te keren.

De heer Sienot vroeg hoe zit het met rijden in de nacht en met het experiment dat ik daarvoor heb aangekondigd. ProRail start inderdaad op korte termijn met een experiment op het traject Meteren-Boxtel. Ik ben blij dat ook goederenvervoerders in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer hun medewerking hebben toegezegd. Ik hoop voor de omwonenden natuurlijk ook op een duidelijk positief effect. Het experiment is bedoeld om inzicht te krijgen in de effecten. Daarvoor worden metingen gedaan. Dat geeft ons meteen een beeld van de effecten op de capaciteit op het spoor en voor de vervoerders.

De **voorzitter**:

Ik zag wat vragen. Eerst de heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Ik dacht: hé, als de Staatssecretaris hier nu over gaat spreken, dan is het deel over de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer misschien afgerond. Dit is dus even een kleine procesmatige controlevraag, want ik had daar nog wel een vraag over, die over de prijzen ging. De prijzen van de gebruikstarieven stijgen, terwijl we aan de andere kant subsidies

verlenen. Daarmee wordt het per saldo niet goedkoper en keert de trend dus ook niet.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Op die vraag zal ik zo nog even terugkomen. Voor een deel is dit natuurlijk ook de indexatie, gewoon de reguliere indexatie. De prijs is in elk land net weer anders opgebouwd, maar we zetten de subsidie er juist op om de totale aantrekkelijkheid van het spoorgoederenvervoer in Nederland beter te maken en de concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer in de opbouw van al die prijscomponenten op het juiste niveau te krijgen. Daar is de subsidie ook op afgestemd.

De **voorzitter**:

Was dat een deelantwoord op uw vraag?

De heer **Sienot** (D66):

Precies. Daar zit dan ook meteen mijn vervolgvraag, want als het ongeveer gelijk blijft, ga je er per saldo niet op vooruit. We stijgen dus al niet; dat zie je, we boeren eigenlijk achteruit. Dat heeft de heer Amhaouch net heel duidelijk gemaakt. Als vervolgens maatregelen zoals deze subsidie er niet toe leiden, althans in ons begrip – we begrijpen het gewoon niet! – dat er echt een concurrerende prijsstelling komt maar dat de prijsstelling eigenlijk gelijk blijft, dan schiet je per saldo niets op.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik had nooit gedacht dat de heer Sienot er wellicht rouwig om zou zijn dat er minder kolentreinen zouden rijden, maar ik moet hem wellicht teleurstellen. De containers stijgen. Dat is natuurlijk precies wat we willen: vrachtwagens van de weg af en vervoer op het spoor. Dat doen we. De VMT waaraan de heer Sienot refereert en de subsidie die wij geven, zijn communicerende vaten, waarvan het doel in zijn totaliteit is om het echt aantrekkelijker te maken en de kosten te verlagen. Dat was ook de opgave uit het regeerakkoord. Die vullen we met dit pakket netjes in. Daarnaast zijn er nog andere maatregelen nodig om het aantrekkelijker te maken. Daar gaat dat hele pakket om. Onder de streep, netto, is dat pakket dus een sterke verbetering voor de spoorgoederenvervoerders. Dat is ook waarom zij bereid zijn om van hun kant forse maatregelen te nemen, bijvoorbeeld om de overlast van het toegenomen spoorgoederenvervoer te verminderen. Met elkaar werken we dus aan meer treinen met minder overlast. Daar gaat het hele pakket in zijn balans over.

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

Heerlijk, dat dualisme binnen D66, maar dat terzijde. Mijn vraag ging over de pilot met de nachttreinen in Brabant. We hebben natuurlijk dezelfde problematiek gezien in de regio Twente, in Oldenzaal. Volgens mij werd Oldenzaal zelfs genoemd in de motie destijds over de pilot. Is de Staatssecretaris bereid om ook Oldenzaal mee te nemen in die pilot?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We voeren nu de pilot hier uit. Ik kan zo niet beoordelen of er een mogelijkheid is om ook in Oldenzaal een pilot uit te voeren, maar ik zal de vraag meenemen. ProRail voert de pilot natuurlijk uit, dus ik zal de vraag bij ProRail neerleggen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Waren we nog bij de goederen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja, ik heb nog een paar vragen over goederen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De heer Laçin zei dat zo'n subsidieregeling wel structureel effect moet hebben. Dat is absoluut de bedoeling. Daarom moeten bijvoorbeeld de samenwerking, de prestaties en de efficiency in het havengebied ook verbeterd worden. Men moet pilots starten om met modern materieel te produceren. Het is echt een pakket waarbij we allebei hebben gezegd: we gaan aan de slag. Daarom kan ik de subsidie er ook aan toekennen.

Dan het versnellen van het stiller maken van materieel. Op dit moment is meer dan 50% van het materieel stil, maar de doelstelling is om in 2020 meer dan 80% van het materieel aangepakt te hebben. Dat gaat dus al heel snel. In Europees verband ben ik bezig met het maken van afspraken over TSI Noise. Ik heb uw Kamer daar eerder over geïnformeerd. Ik hoop binnen enkele maanden duidelijkheid te hebben over de uitkomst van het Europese overleg.

Voorzitter. Er was nog een vraag van de heer Amhaouch over Kijfhoek. Het is misschien goed om daar nog expliciet bij stil te staan, want ook ik heb me zorgen gemaakt over de incidenten die gemeld werden. Het is belangrijk om te zeggen dat de veiligheid op Kijfhoek op dit moment niet in het geding is. ProRail heeft echt maatregelen genomen. Er is een integraal manager aangesteld voor het emplacement. Veiligheidsplannen voor het uitvoeren van werkzaamheden zijn aangepast. Er zijn feedback-loops ingericht. De ILT houdt verscherpt toezicht op wat er op Kijfhoek gebeurt: 100%-controles op de werkplek, beveiligingsinstructies en onaangekondigde inspecties. Ook stelt de ILT voorwaarden aan de hervatting van het werk na een incident. Daarnaast worden er twee onderzoeken uitgevoerd om de structurele situatie waar de heer Amhaouch naar vroeg, te laten adresseren. De ILT doet dat naar aanleiding van de incidenten. Daarnaast doet een extern bureau in opdracht van ProRail onderzoek naar de veiligheidsmaatregelen en de veiligheidscultuur. We zitten daar dus zeker bovenop. De uitkomsten zullen worden gebruikt bij de renovatie die volgend jaar van start gaat. We zijn dus echt scherp op de veiligheid op de emplacementen. Dat is ook belangrijk, want daar staan natuurlijk veel treinen. Met name bij Kijfhoek wonen er heel veel mensen direct omheen. Ik ben ook blij met de betrokkenheid van de burgemeesters in de buurt. We zetten met elkaar alles op alles om de situatie daar zo goed mogelijk te managen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De Staatssecretaris noemt een aantal maatregelen die genomen zijn. Wij zijn ook goed bijgepraat, zowel door de gebruikers als door ProRail. Er is inderdaad een integraal manager aangesteld. De situatie is wel ontstaan door incidenten. Er is nu een situatie van verscherpt toezicht door de ILT. Dat is een ongewenste situatie; dat is één. Het tweede is dat in zowel Zwijndrecht als Barendrecht als Dordrecht de betrokken instanties, in ieder geval de omgevingsdienst, nog steeds wachten op een uitspraak van het ministerie over wat we nu gaan doen. De toezegging was voor maart gedaan, maar die uitspraak is er nog niet. Ook over zo'n veiligheidsitem moet goed worden gecommuniceerd wat de mensen kunnen verwachten en welke richting we op gaan. Ik verwacht in elk geval van de Staatssecretaris dat ze dat voor elkaar krijgt. Het tweede is dat er knopen doorgehakt moeten worden. Het is complex. Ik kan niet beoordelen wat er precies moet gebeuren, maar in elk geval gaat het over de toegankelijkheid en bereikbaarheid bij calamiteiten. Wat de consequenties voor het spoorgoederenvervoer zijn, of dat meer of minder wordt, weet ik ook niet. Maar laten we ervoor zorgen dat wij hier met z'n allen wel de verantwoordelijkheid nemen en knopen doorhakken, zodat we de omgeving in elk

geval duidelijkheid verschaffen. De vraag is of de Staatssecretaris dat wil doen, met de omgeving.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat ben ik helemaal met de heer Amhaouch eens. Ik heb ook persoonlijk contact gehad met de burgemeesters. De burgemeesters zijn ook betrokken bij de begeleidingscommissie van het onderzoek dat eind volgende maand start. Ze zijn betrokken geweest bij de onderzoeksopzet. De nauwe betrokkenheid van de omgeving is cruciaal. Nogmaals, daarom heb ik zelf ook contact gehad met burgemeesters in de regio. Ik hoop dat we zo met elkaar een aanpak hebben om dit aan te pakken.

De **voorzitter**:

Ik zie nog vragen bij de heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

We hadden het over Kijfhoek. Ik zie nu een nieuwe map opengaan, maar ik had nog gevraagd naar de calamiteitenwegen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Daar wordt volgend jaar mee aan de slag gegaan, dus dat staat hoog op de agenda. De plannen worden gemaakt; het komt eraan.

De **voorzitter**:

Dat zijn dure interrupties. De heer Laçin?

De heer **Laçin** (SP):

Voordat we verdergaan heb ik toch nog een vraag over het spoorgoederenvervoer. Enerzijds willen we voldoende betrouwbare capaciteit waarborgen. Dat lezen we ook in de brief. Aan de andere kant zien we dat het reizigersvervoer toeneemt en geïntensiveerd wordt. Ik maak me er toch wel zorgen over hoe we in een aantrekkelijke economie, waarin we zowel meer reizigers als meer goederen willen vervoeren op het toch al drukbezette spoor netwerk, de flexibiliteit en de capaciteit voor het goederenvervoer echt gaan waarborgen. Dat is ontzettend belangrijk als we dit willen stimuleren. Ik hoop iets meer duiding van de Staatssecretaris te krijgen op dat punt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter, aangezien ik deze vraag net wilde gaan beantwoorden, neem ik aan dat deze interruptie van de heer Laçin niet meetelt. Ook de heren Amhaouch en Van Aalst hebben hier vragen over gesteld. We willen steeds meer met het spoor. We proberen met z'n allen het maximale eruit te halen. Dat merk ik bij de Kamer en ik hoop dat u het ook bij mij merkt. Ik merk het ook bij ProRail. We proberen met elkaar de ruimte op het spoor maximaal te benutten. Het PHS ziet op het hoogfrequent reizigersvervoer en op het ruimte bieden aan het spoorgoederenvervoer. Er is dus geen strijdigheid, maar er ontstaat wel een spanning als je alles meer wilt doen. Daar gaan we het met elkaar over hebben wanneer we het hebben over het capaciteitsmechanisme. Daar komt nog een brief over naar de Kamer. Dat is echt het moment waarop we met elkaar de discussie daarover zullen aangaan. Het uitgangspunt is het zo veel mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur. In de context van de capaciteitsverdeling zullen we daarover verder moeten spreken.

Hierdoor realiseer ik mij dat de heer Ziengs een vraag had gesteld over de regionale vervoerders, die een andere prioritering zouden hebben dan het overige personenvervoer. Het lijkt mij goed dat we per brief nog even terugkomen op dat punt voordat we met elkaar over de capaciteitsverdeling gaan spreken, zodat we dit punt meteen in die context kunnen meenemen.

De heer **Laçin** (SP):

Als we een toezegging over een brief krijgen, dan is de logische vraag altijd: wanneer krijgen we die brief? De aansluitende vraag gaat meer over de kern. Ik kan me herinneren dat ProRail een paar maanden terug zei dat er geen nieuw spoor bij kwam. Maar als blijkt dat we zo veel volumeverhoging hebben, zowel bij de reizigers als bij de goederen, dat er gewoon nieuw spoor nodig is om alles in beweging te houden, is de Staatssecretaris dan bereid om te kijken naar mogelijkheden voor nieuwe verbindingen en nieuw spoor?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Maar nu gaat de heer Laçin heel snel naar «we willen meer, dus er moet nieuw spoor bij komen». Het beter benutten van de bestaande infrastructuur is natuurlijk altijd de snelste weg om meer capaciteit vrij te maken. In de context van het MIRT hebben we met elkaar een hele discussie gehad over de middelen die we hebben voor het spoor en waar we die investeren. Als de heer Laçin specifiek hierin wil investeren, stel ik voor dat hij dat aan de orde stelt in dat debat, waarin we met elkaar naar het hele budget kijken. Dat stelt ons ook allemaal in staat om de afweging tussen alle belangen helder te krijgen.

We zorgen ervoor dat het punt van de heer Ziengs wordt geadresseerd wanneer we spreken over de capaciteitsverdeling.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb alleen nog de vraag wanneer we de brief over het capaciteitsmechanisme krijgen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik weet even niet precies uit mijn hoofd wanneer het debat daarover is geagendeerd, maar we zorgen ervoor dat de brief er tijdig is.

Voorzitter. De heer Amhaouch had nog een vraag gesteld over het PHS en de risicoreservering. Het is een groot project, dus je moet de risico's tijdig managen. Daarom ben ik ook heel blij dat de Kamer een rapporteur heeft aangesteld en dat we regelmatig rapporteren. De Auditdienst Rijk is daarbij betrokken, omdat je eventuele financiële risico's snel in kaart wilt hebben. Ik wil ook gewoon scherp blijven sturen op de risico's. Daarbij is een aanpak in drie stappen van belang. Eerst vraag ik ProRail om voorstellen te doen voor beheersmaatregelen. Als dat echt niet toereikend is, kunnen we met elkaar een discussie hebben over het mogelijk aanpassen van de scope. Als het echt niet anders kan, zetten we de risicoreservering in. Door besparingen bij projecten, besluitvormen, behandelen en opstellen en een taakstelling voor opstelsterreinen kunnen we op een gegeven moment ook risico's terugbrengen. Die aanpak hanteren we en zetten we voort. Daarnaast heb ik de strategische alliantie tussen ProRail en Rijkswaterstaat gezien. Ik heb Rijkswaterstaat ook gevraagd om een second opinion uit te voeren op het risicobeeld bij PHS. Eerst is het belangrijk om aan alle kanten zo veel mogelijk te bepalen of we alle risico's in beeld hebben, hoe groot ze zijn en hoe reëel ze zijn. Wat kunnen we er dan aan doen? Ik heb u de drie stappen genoemd. In het kader van de basisrapportage die ik in december aan uw Kamer stuur, zal ik opnieuw inzicht geven in het beeld dat we hebben van de risico's en de maatregelen die we verder zouden kunnen nemen.

Voorzitter. Ik ga verder met het blokje hsl. Mevrouw Kröger had een vraag over de levensduur van beton. De uitgevoerde onderzoeken en de risicoanalyse laten zien dat over de gehele levensduur tot 2110, in totaal slechts 14 miljoen aan extra kosten zijn te verwachten. Dan hebben we het dus bijna over een eeuw. Dat zijn de extra kosten door de extra uitgevoerde risicoanalyse. Dat zijn dus de kosten over de gehele levensduur. Er is gevraagd naar ERTMS. NS en ProRail stellen voor om het bestaande ERTMS op de hsl op termijn op hetzelfde niveau te brengen als de

ERTMS-versie die door het programma ERTMS zal worden uitgerold. Daar gaan we nog uitgebreid over spreken met elkaar. Het doel hiervan is zo min mogelijk overgangen van systeem naar systeem te krijgen. Of deze upgrade van de hsl nodig is, hangt af van de uitrol van ERTMS op de hoofdrailnetbaanvakken die aansluiten op de hsl. We zullen hier een integrale afweging in maken en de interoperabiliteit goed in de gaten houden. Daar komen we allemaal nog met elkaar over te spreken. Dat geldt ook voor de vraag of we ERTMS op de hsl in de prioritering kunnen stoppen. Laten we daar met elkaar over spreken als we naar het hele pakket kijken. We hebben namelijk een taakstellend budget. Als we op de ene plek iets extra's willen doen, moet er op een andere plek dus iets af. We kunnen daar de afweging integraal maken.

Meneer Ziengs had nog wel een interessante vraag om een misverstand weg te nemen. Hij had het over de langetermijnvisie hsl. Gaan we hiermee nou voorsorteren op de rol van de NS na het einde van de concessie? Het antwoord daarop is nee. De langetermijnvisie gaat eigenlijk over de technische kant van de samenhang en staat los van de toekomstige marktordening. Los van de vraag of je de hsl nou als onderdeel van het HRN aanbesteedt of los aanbesteedt of onderhands gunt, is er de complexiteit van een gedeeltelijk hsl-netwerk en gedeeltelijk conventioneel spoor. Dat staat dus los van de vraag welke marktordening je kiest. Het is een vraagstuk waarvoor je ook aan de technische kant veel aandacht moet hebben. Daar gaat de langetermijnvisie over.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Ziengs een opmerking wil maken.

De heer **Ziengs** (VVD):

Volgens mij had ik daar een duidelijke vraag aan gekoppeld, namelijk of het ministerie opdrachtgever is geweest van die analyse. Ik heb daarbij ook gevraagd wat dan precies de opdracht is geweest. Was dat alleen het uitwerken van de systemsprong of ook kijken naar de besturing oftewel de exploitatie van de lijn zelf?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Nee, wij waren niet de opdrachtgever van deze analyse.

De heer **Ziengs** (VVD):

De vervolgvraag is dan: wie dan wel?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

NS en ProRail.

De **voorzitter**:

Gaat u door.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Want NS en ProRail hebben mij een voorstel gedaan over hoe de hsl op lange termijn op hetzelfde niveau kan functioneren als het HRN. Daar zit een fors prijskaartje aan. Een aantal leden heeft daar ook vragen over gesteld. De Fyra-enquête heeft ons natuurlijk gezegd om alles op alles te zetten om zo veel mogelijk uit die lijn te halen. Dat doen we ook; daarom trek ik ook 60 miljoen uit. Maar de laatste procenten zijn natuurlijk altijd het duurst. Op een gegeven moment kun je die laatste stap alleen zetten met dit soort forse bedragen. Dan moet er ook een weegmoment plaatsvinden: wil je het geld in die lijn steken of wil je het elders steken? Want we hebben natuurlijk heel veel ambities voor het hele spoornetwerk, maar van ambities alleen wordt het geld niet meer. We zullen dus toch steeds met elkaar moeten kijken wat we doen met het geld dat we hebben en hoe we daar zo veel mogelijk uithalen voor de reiziger.

Het is goed om te weten dat ik er echt vertrouwen in heb dat de prestaties van de hsl de komende jaren nog kunnen verbeteren. Dat kan door het verbeteren van de overgangen tussen gewoon spoor en het hsl-spoor, door de windschermen en door te kijken wat de effecten zijn van deze investeringen, maar ook door de introductie van de nieuwe treinen, die veel beter geschikt zijn voor dit spoor. Dat gaat allemaal nog een bijdrage leveren. Laten we dan met elkaar kijken hoe het allemaal geholpen heeft, hoever we dan nog af zitten van de doelstelling van het HRN en wat het kostenplaatje dan is. Er vindt dan gewoon een nieuw weegmoment plaats. Voorzitter, dat waren de vragen over de hsl.

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

Ik hoor eigenlijk uit de woorden van de Staatssecretaris: we gaan voorlopig nog weer proberen om het wat te verbeteren, alvorens we er budgetten in gaan pompen. Daar ben ik op zich blij mee. Zou het goederenvervoer op de hsl nog een extra toevoeging kunnen zijn voor het rendement van de hsl? Op dit moment is dat gewoon beperkt. Zien we geen extra mogelijkheden om daar een rendabel verhaal van te maken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter. Ik zal eerlijk zeggen: dat kan ik zo niet beoordelen. Maar laten we daar eens over nadenken. Daar komen we op terug.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik snap het niet helemaal. Aan de ene kant is vanuit het ministerie de vraag gesteld aan NS en ProRail om met een langetermijnvisie te komen, die ook draait om die modal shift en een heleboel baten die nu niet per se gevalideerd worden. Nu ligt er zo'n langetermijnvisie en het enige wat we eigenlijk terugkrijgen is: ja, we hebben op korte termijn 60 miljoen, waarvan overduidelijk is dat dat onvoldoende gaat zijn om die langetermijndoelen te realiseren. Hoe verhoudt dat zich tot het feit dat het Ministerie van IenW dit jaar een onderbesteding van 700 miljoen heeft, waarvan een groot deel doorgeschoven wordt naar een volgende kabinetsperiode? Is het echt niet mogelijk om op kortere termijn toch werk te maken van die langetermijnvisie?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het geld waarover mevrouw Kröger het heeft, is al toegekend aan projecten. Dat wordt dit jaar dus niet uitgegeven, maar is wel toegekend aan projecten. Mevrouw Kröger weet ook heel goed dat, voordat je zo verbent dat je van een bepaald project echt een rekening te betalen hebt, daar best veel tijd tussen zit. Je trekt dus niet zomaar even een laatje met projecten open en zegt: dan ga ik deze nu maar alvast betalen. Dus wat de onderuitputting betreft waar mevrouw Kröger het over heeft: dat geld is allemaal al toegekend aan projecten. Als zij zegt dat zij dit project wil schrappen en het geld ergens anders aan wil besteden, dan hebben we een andere discussie. Dat is meer een discussie in de context van het MIRT.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Die discussie zullen we zeker in de context van het MIRT gaan voeren, aangezien het ministerie ervoor kiest om over te programmeren. Het idee is precies dat je dat laatje kunt opentrekken, en toch zien we jaar na jaar onderbesteding. Hoe krijg je onderbesteding en overprogrammering? Dan gaat er duidelijk iets mis. Toch nog even de hsl. Aan de ene kant krijgen NS en ProRail de opdracht om een langetermijnvisie te presenteren. Dat doen ze en vervolgens is het antwoord van de Staatssecretaris: hier is 60 miljoen, die grotendeels naar die windschermen gaat, en alle langetermijnproblemen schuiven we voor ons uit. Daarmee doen we geen recht aan het belang van hogesnelheidslijnen, ook niet in het licht van het

klimaat. Daarom had ik de vrij specifieke vraag gesteld hoe we gelet op die klimaatambities toch kunnen kijken of daar nog kansen liggen voor aanvullende financiering, ook wellicht alternatieven voor het eigen MIRT.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat zijn heel veel vragen in één interruptie. Eerst haar vraag over overprogrammering en onderbesteding. Je gaat juist overprogrammeren omdat je onderbesteding zo veel mogelijk wilt voorkomen. Dat betekent namelijk dat je al je best doet om te voorkomen dat geld onnodig op de plank blijft liggen. Dat doen we dus continu. In die zin komen we juist tegemoet aan datgene wat mevrouw Kröger eigenlijk vraagt. Dan de lange termijn. Het feit dat je een doorkijk hebt naar de lange termijn wil nog niet zeggen dat je meteen het geld hebt voor de lange termijn. Het is wel belangrijk om uiteindelijk met elkaar de afweging te kunnen maken: wil je de hoeveelheid geld die nodig is voor de laatste procenten, op die manier besteden? Dat is een afweging die we met uw Kamer zullen maken. Ik vind dat NS en ProRail, ook gezien alle andere maatregelen die ik heb genoemd, ook in de komende jaren alles op alles moeten zetten om die prestaties te verbeteren. Ik zie daar ook ruimte voor. Nogmaals, we steken die 60 miljoen ook in nieuw materieel. Er zit een grens aan wat je met dat bedrag kunt doen. Op enig moment komt er dan een weegmoment. Het is aan ons samen om te bepalen of we dat bedrag, dat we dan wel ergens anders in mindering moeten brengen, hierin willen steken. Het is dus heel goed dat die uitwerking er ligt. Het geeft ons namelijk allemaal een helder beeld van waar we het over hebben. Als je het over dit soort grote bedragen hebt, moet je een bewuste keuze maken om het daarin te steken en niet in iets anders. Ik ben dus blij dat dit document er ligt.

De voorzitter:

De leden zijn inmiddels een beetje door hun interrupties heen. Dus als u vragen hebt, spaar ze op voor een tweede termijn. Sommigen hebben eventueel nog een halve.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik was niet in de veronderstelling dat u ons medegedeeld had hoeveel interrupties we hadden.

De voorzitter:

Twee. En we houden dat netjes bij. U heeft nog een halve. De heer Laçin heeft nog een hele, maar ik zou zeggen: spaar ze een beetje op voor de tweede termijn. Dan kunnen we echt een fatsoenlijke tweede termijn houden. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. De heer Amhaouch heeft gevraagd naar het winterweer. Er zijn natuurlijk lessen geleerd van vorig jaar. De belangrijkste algemene verbetering is dat de alerteringscriteria voor het aanpassen van de dienstregeling zijn aangepast. Met betrekking tot de vervanging van de wisselverwarming zijn naar aanleiding van de vorige winter tien verbeteracties doorgevoerd. Voor het eind van deze maand is ProRail al klaar voor de winter, zo is mij verzekerd.

Voorzitter. De heer Van Aalst vroeg of ik bereid ben om te sturen op het verminderen van hinder. Ja, daar ben ik absoluut toe bereid. Dat doe ik ook al via het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor, welbekend bij de heer Sienot. De eerste vruchten hiervan worden volgend jaar al geplukt. Bij gelijkblijvende omvang van werkzaamheden is de hinder dan naar verwachting namelijk zo'n 20% lager.

Voorzitter. Ik kom op het blokje internationaal. Ik beschouw al uw vragen over de Eurostar als een oproep aan mij om nog eens bij de heer Harbers

onder de aandacht te brengen of het niet toch een tandje sneller kan, omdat we allemaal zo graag met die trein willen. Dat zal ik zeker doen. U kent ook zijn inzet; u heeft hem hier ook gezien. We werken daar echt allemaal hard aan.

Ik heb met buitenlandse collega's verkend of er interesse is in een internationale spoortop. Dan blijkt het een beetje in tweeën uiteen te vallen. Het is belangrijk om tot een EU-gecoördineerde aanpak te komen, die is gericht op EU-brede onderwerpen zoals tarifiering, integrale boekingssystemen en datasharing. De Nederlandse inzet is ook om de internationale treinreis op de agenda van de nieuwe Commissie te krijgen. Daarnaast is er vooral interesse in bilaterale spoortoppen. Voor de internationale verbindingen vanuit Nederland wil ik dus parallel aan dat Europese traject separate bestuurlijke toeverleggen met de betrokken partijen organiseren. Ik geloof dat we begin volgend jaar al een belangrijk overleg, een bilaterale spoortop met Duitsland over onder andere de Berlijntrein maar ook de verbinding met Düsseldorf, gepland hebben staan. Binnenkort spreek ik daarover met mijn Duitse collega. Dat is waar we staan. Ook met België wordt zo'n overleg gepland. Dat is misschien een iets andere formule dan de heer Amhaouch voor ogen had, maar het is natuurlijk ook belangrijk om te kijken waar het interesse van onze collega's ligt.

Voorzitter. Ik kom nu kort te spreken over de overwegen, de knuppel in het hoenderhok. Ik weet niet wie van u een kippenhok heeft of had, maar als je daar een knuppel in gooit, krijg je meer onrust dan eieren, terwijl we volgens mij juist allemaal voortgang willen. Dat weet ik ook zeker van de heer Eringa. Tegen al die mensen die zich nu ineens ongerust maken en zich afvragen of hun overweg wordt afgesloten: we gaan niet zomaar lukraak in Nederland links en rechts betonblokken neerzetten. Dat is denk ik ook niet de bedoeling van de heer Eringa geweest. Wel willen we maximaal versnellen; dat moeten we allemaal doen. Dat werkt vooral goed als we die versnelling met alle partijen inzetten, want de situatie is wel ernstig. Het is dus terecht dat ProRail hier altijd al aandacht voor vraagt. Maar laten we met elkaar, maximaal, inzetten op de versnelling, met al die partijen, met al die gemeenten. De OVV heeft hier niet voor niks een rapport over geschreven en komt ook met een aantal aanbevelingen, die juist zien op het versnellen van al die procedures. Want je hebt aan de ene kant geld nodig en aan de andere kant is het nodig om de procedures te versnellen. Daar ben ik hard mee bezig. Ik kom daarover ook nog met een reactie naar uw Kamer. Daar moeten we op deze manier met elkaar hard mee aan de slag. We hebben het er al vaker over gehad in de Kamer. Een Kamermotie vroeg ook om extra geld. Dat heb ik al vrijgemaakt, dus staan alle seinen op groen voor een snelle aanpak. Voor het eind van deze kabinetsperiode is er een aanpak voor al deze overwegen.

De voorzitter:

Een halve vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dit is eigenlijk precies waar ik in mijn eerste termijn op duidde. We krijgen elke keer te horen: we zijn ermee aan de slag, voor het eind van de kabinetsperiode hebben we het hele spektakel voor elkaar. Maar het probleem is nu juist dat we verzanden in dit soort structuren van «we doen nu van alles»; concreet zien we er niets van terug. We hebben het inderdaad gehad over het OVV-rapport. Daar hebben we al uitvoerig met elkaar over gesproken. Ik heb een motie ingediend om nu met die overwegen te beginnen. Dat staat ook in de aanbevelingen van het OVV-rapport. En dan wil de Staatssecretaris nog een halfjaar hebben om op het OVV-rapport te kunnen reageren. Voor mij is nu juist precies dat het punt. Laten we nu echt overgaan tot daden in plaats van elke keer met

elkaar zeggen: we doen wel wat, maar er gebeurt concreet eigenlijk niet zo heel veel. Tenminste, wij zien het niet. Is de Staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Misschien wil de heer Van Aalst dan zelf iets gaan doen. Ik heb in ieder geval concreet 50 miljoen beschikbaar gemaakt. ProRail is hard bezig met de uitvoering. Ik heb dit voorjaar met de heer Eringa zelf bij een overweg gestaan en deze provisorisch afgesloten, zodat deze daarna echt kon worden opgeheven. Dat is daar in goed overleg met de bewoners en de gemeente vormgegeven. Er wordt dus hard aan gewerkt. Ik deel, net als iedereen, de wens van versnelling. Daarom is het belangrijk om het geld beschikbaar te maken en te kijken naar innovaties. Want soms is afsluiten de enige oplossing, soms is een tunnel een goede oplossing en soms moet je bijvoorbeeld beveiligen, omdat je mensen die ergens in het mooie bos wonen en alleen maar bereikbaar zijn via die ene nu nog niet beveiligde overweg toch een andere oplossing moet bieden dan betonblokken. We moeten dus steeds met elkaar kijken wat de beste oplossing is. Ik ben volledig voor die versnelling en ik weet dat ProRail dat ook is. Ik zou dus zeggen: samen hard aan de slag daarmee. Volgens mij heb ik daarmee eigenlijk het belangrijkste hierover gezegd, want de vragen van de heer Laçin gingen bijvoorbeeld over de procedures. Ook die vragen heb ik hiermee beantwoord.

Voorzitter. Dan een aantal overige vragen. De heer Sienot vroeg hoe de vervolgstappen er op het punt van 3kV uitzien. Ik geef ProRail en de NS de gelegenheid om de aanpassing van de bovenleidingsspanning naar 3kV verder te onderbouwen. Voor de zomer hebben ProRail en de NS een kosten-batenanalyse naar mij gestuurd; daar refereerde de heer Sienot aan. De uitkomst hiervan was voor 3kV negatief. De bovenleidingspanning aanpassen naar 1,5kV ECO had wel een positieve uitkomst. ProRail en de NS leveren op korte termijn een plan van aanpak op voor het vervolgonderzoek, dat bedoeld is om de aannames uit de MKBA te valideren, waaronder de verwachte capaciteitswinst, maar ook om de onzekerheden kleiner te maken. Ook wordt in kaart gebracht op welke wijze eventuele migratie kan plaatsvinden en wordt rekening gehouden met andere grote uitvoeringsprojecten. Die resultaten worden gebruikt voor een actualisatie van de kosten-batenanalyse, zodat we daarna een zorgvuldige beslissing kunnen nemen. Ik verwacht deze beslissing in 2020 met u te kunnen nemen.

Voorzitter. Blijft het spoor een rendabele business? Dat was een terechte vraag van de heer Sienot. ProRail bewaakt voortdurend dat binnen de bestaande wet- en regelgeving de juiste condities voor de markt aanwezig zijn. Die vraag was terecht, want dat moet natuurlijk zo zijn. Dat zit vooral tussen ProRail en de aannemers. De overheid is hierbij vooral voorwaardenscheppend, maar zoals ik de heer Sienot al heb toegezegd, ben ik graag bereid om schriftelijk te reageren op het plan van de heer Sienot voor het aantrekken van personeel voor spoorwerkzaamheden. Ik denk dat dat onderdeel uitmaakt van de hele problematiek.

Hoe staat het met de btw? Om te borgen dat de omvorming hoe dan ook niet leidt tot een hogere gebruiksvergoeding of kosten voor de reiziger, zoals de heer Ziengs zei, zijn we voornemens om in de lagere regelgeving vast te leggen dat voor ProRail niet-aftrekbare btw niet in de gebruiksvergoeding hoeft te worden doorgerekend. We hebben hiervoor dus een concrete oplossing in zicht.

Dan een vraag van de heer Ziengs over de quickscan: worden ook bestuurders betrokken? Dat is een terecht en belangrijk punt. Dus: ja. Die quickscan verwacht ik begin november. Die bespreek ik dan met betrokken bestuurders. In mijn brief aan de Kamer neem ik de bevindingen en ook de reacties van de bestuurders mee. Die brief komt voor 6 december.

Voorzitter. Ik denk dat ik daarmee de vragen van de leden heb beantwoord. Eventuele overige vragen neem ik graag mee in de tweede termijn.

De voorzitter:

Ik kijk rond. Ik denk dat er behoefte is aan een tweede termijn. Dat is het geval. Zullen we daar maar meteen mee starten? Ik geef het woord aan de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ten eerste moet ik toch even mijn teleurstelling erover uitspreken dat de spoortop niet doorgaat. Het is jammer dat wij niet in staat zijn om onze buurlanden Duitsland, Engeland en België in dezen bij elkaar te brengen, want juist door samen in contact te blijven, kunnen we volgens mij het spoor grensoverschrijdend en internationaal verbeteren. Ik hoop dus dat zich snel een nieuw moment aandient. Dan de vraag over het PHS. Er is gesproken over de risico's. Ik heb in eerste instantie ook een vraag gesteld over de inkomstenkant. Kan de Staatssecretaris zeggen of er een beeld is van de inkomstenkant? Vallen de inkomsten wel mee? De risico's vielen tegen. Is er meer te zeggen over de inkomstenkant?

Over Kijfhoek heb ik één belangrijk aanvullend punt. Ik heb Kijfhoek vandaag juist gepakt als voorbeeld voor andere rangeerterreinen. Ik wil niet dat ook andere rangeerterreinen straks onder verscherpt toezicht van de ILT komen. Ik vraag de Staatssecretaris en het ministerie om structureel aandacht te hebben voor veiligheid, natuurlijk samen met de vervoerders en ProRail.

Dan mijn laatste punt over het winterweer. ProRail is klaar. Ik hoop dat er ook NS-mensen in deze zaal zitten en dat ook de NS klaar is voor het winterweer. Kan de Staatssecretaris nog even reageren op de vraag of de aanbevelingen van Locov, die ook genoemd zijn, omarmd en meegenomen worden in de uitvoering?

Ik dank de Staatssecretaris. We zetten natuurlijk een aantal kritische noten op een aantal punten, maar ik denk dat er met het hele goederenvervoer, het maatregelenpakket dat er ligt, de PHS en de tienminutentreinen energie en geld in het spoor worden gestopt. Volgens mij praten we in deze Kamer ook heel veel over het spoor. De resultaten komen ook stap voor stap dichterbij.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik blij ben met de toezegging dat de Staatssecretaris in ieder geval gaat kijken of Oldenzaal eventueel meegenomen kan worden in de nachttreinpilot en gaat vragen wat het goederenvervoer in combinatie met de hsl nog kan betekenen voor het rendement.

Voorzitter. Wat negatiever ben ik over de overweg. Ik hoor de Staatssecretaris de urgentie wel bespreken maar wat mij betreft zet ze die niet helemaal om in daden. Het is wat mij betreft te kort door de bocht om te zeggen: ik ben al met ProRail geweest en we hebben symbolisch een overweg gesloten. Dat vind ik prima, maar ik verwacht toch nog wel iets meer. Als we daar echt werk van willen maken, verwacht ik eigenlijk dat de Staatssecretaris ons niet laat wachten op de reactie op het OVV-rapport. Ik hoop eigenlijk dat ze ons wil toezeggen om na het herfstreces al een reactie te hebben in plaats van helemaal in het najaar of aan het eind van het jaar.

Voorzitter. Ik heb nog één korte technische vraag. De integratie van de hsl in het hoofdrailnetwerk kwam net kort voorbij in verband met de brief van

NS en ProRail. Wat is nu de waarde van die brief? Wat vindt de Staatssecretaris daar nu van? Is die brief ook namens de Staatssecretaris geschreven? En wat moet de Kamer er dan mee? Nemen we zo'n brief dan aan of niet?

De Staatssecretaris geeft aan dat de btw-problematiek opgelost lijkt wat het zbo en ProRail betreft.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Excuses, voorzitter. De heer Van Aalst refereert aan een brief. Zou hij kunnen herhalen aan welke specifieke brief hij refereert?

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

Ja, ik geloof dat het een rapport is. Dat kwam zojuist kort voorbij in een interruptie. Het was mij niet helemaal duidelijk...

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Maar er zijn veel rapporten voorbijgekomen in dit AO. Kunt u nog even specificeren over welk rapport u het heeft?

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

Ik zal het er zo even bij pakken; ik heb het daar liggen.

Voorzitter. De Staatssecretaris lijkt de btw-problematiek wat betreft de omvorming van ProRail tot zbo opgelost te hebben. Dat verbaast ons enigszins, want volgens mij hebben we in de discussie in het vorige AO over het zbo geconstateerd dat dat waarschijnlijk weer stuit op Brussel en op de EU-regels. Het interesseert ons als PVV in die zin eigenlijk niet zo heel veel wat Brussel ervan vindt, maar is de Staatssecretaris niet bang dat Brussel toch gaat ingrijpen en gaat zeggen dat dit toch niet mag en dat dat toch onnodig gaat leiden tot verhoogde prijzen? Ik ben blij dat we dan in ieder geval de VVD aan onze zijde hebben om dit te heroverwegen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Zoekt u dat rapport er even bij? Dat is nodig voor de beantwoording.

Dan de heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden. Ik zal gewoon doorgaan waar ik geëindigd ben, met een paar complimenten. De situatie in Kijfhoek is ernstig. Het is daarom goed om te horen dat volgend jaar met de calamiteitenwegen wordt gestart. Ik denk dat dat een goed bericht is. Dat geeft hoop.

Wat 3kV betreft is het bijna helemaal goed. We zijn alleen nog heel benieuwd hoe de Staatssecretaris kijkt naar de waterstoffrein, zoals die volgens mij in Groningen door gedeputeerde Fleur Gräper wordt ingezet. Dat is ook heel veelbelovend. Wordt die visie gedeeld?

Dan de gebruikerstarieven. Ik ben natuurlijk nieuw op dit terrein en ik probeer mijn hoofd «eromheen te krijgen», maar wat ik ervan begrijp, is dat de op zich heel goede compensatie van het Rijk deels teniet wordt gedaan. Is de Staatssecretaris bereid om hier nog eens heel goed naar te kijken? Ik ben het er helemaal mee eens dat het maatregelenpakket veel goede dingen brengt, maar laten we dan ook zorgen dat het die dingen ook echt gaat brengen en dat dit soort mogelijke risico's vroegtijdig worden geïnventariseerd.

Voorzitter. Tot slot heb ik één antwoord gemist. Dat betreft de internationale ministersverklaring waar Oostenrijk als voorzitter van de EU op aanstuurt voor decarbonisatie van het spoorgoederenvervoer. Dan heb ik vandaag dat woord toch twee keer gebruikt: decarbonisatie.

Ik wil u heel hartelijk danken. We gaan voor stille, schone treinen en veel spoorgoederenvervoer.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een paar korte punten. Op het punt van internationaal spoor deel ik de teleurstelling van mijn collega van het CDA over de spoortop. Ik ben blij dat meneer Harbers nog een keer wordt aangespoord op het punt van de versnelling van de rechtstreekse Eurostar. Ik heb eigenlijk geen reactie van de Staatssecretaris gekregen op mijn verzoek om ook de situatie in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot aanbesteding mee te nemen in de evaluatieopzet die er komt.

Het grote punt van zorg voor mij in dit debat, dat ook zeker zal terugkomen in de begrotingsbehandeling en in het AO MIRT, is dat we een Toekomstbeeld OV hebben, dat er op verzoek van de Staatssecretaris een visie van de NS en ProRail over de toekomst van de hsl is en dat we een grote ambitie met goederenvervoer hebben, maar dat dat allemaal langetermijnperspectieven zijn. De besluitvorming op de korte termijn zit heel erg vast op knelpunten in een NMCA, op het feit dat de 60 miljoen grotendeels al op is en op het feit dat niet nu al wordt bekeken welke investeringen echt nodig zijn. En dat wordt gecombineerd met een structurele onderbesteding – er wordt dit jaar 700 miljoen niet uitgegeven – en met het feit dat de Staatssecretaris eigenlijk nu al zegt dat 250 miljoen pas in 2023 besteed wordt. Daar zit voor mij echt een probleem: hoe plannen wij en hoe zijn we klaar voor een toekomst waarin de trein een heel belangrijk onderdeel van het vervoer is? Daarom heb ik ook een vraag gesteld over alternatieve financiering en over het beter meewegen van de klimaatbaten. Ook daar heb ik van de Staatssecretaris onvoldoende antwoord op gekregen.

Tot slot ben ik blij met de toezegging dat voor de Staatssecretaris de leefomgeving wel degelijk van groot belang is bij de hele capaciteitsverdeling.

Ik doe graag een vooraankondiging van een VAO.

De voorzitter:

Dank u wel. We gaan naar de heer Ziengs. De heer Van Aalst heeft doorgegeven dat het gaat om bijlage 5 van de 41ste voortgangsrapportage hsl. Is dat voldoende duidelijk? Het gaat om de langetermijnvisie die NS en ProRail op eigen initiatief hebben gemaakt; ik zal niet alles voorlezen.

De heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter. Dat laatste was volgens mij ook het punt dat ik in het debat maakte; ik kom daar straks nog even op terug.

Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording en ook voor de vele toezeggingen. Over het optreden in Rosmalen kwam er op het punt van de percentages inderdaad wat ruis op de lijn in mijn richting. Ik noem dat telkens «the last mile», maar eigenlijk spreken we hier natuurlijk Nederlands. Het gaat dus om de laatste kilometers; laat ik het daar maar op houden. Wordt daarbij ook gekeken hoe het staat met de Havenspoorlijn-infra? Want ik heb begrepen dat er op dat punt weleens een probleem is, zodat er vertraging ontstaat. Dat kan ook een effect hebben op dat percentage.

Dan de langetermijnvisie, waar ook de heer Van Aalst op aanhaakte. NS en ProRail zijn opdrachtgever. Dat is nu helder, maar de visie gaat met name over de integratie van de hogesnelheidslijn en het hoofdrailnet ofwel een separatie van die twee. Volgens mij is de conclusie van die langetermijnvisie dat integratie het makkelijkste is. Mijn vraag was of dat

alleen gaat om de integratie van de infrastructurele kant of ook om de integratie van personeelsinzet, de inzet van locomotieven, de integratie van dienstregelingen et cetera. Als dat laatste het geval is, kan het een wat gekleurde visie zijn. Vandaar mijn vraag, die ik hierbij heb herhaald. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Ziengs. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden. Ik wil nog een klein aantal punten benoemen, om te beginnen het spoorgoederenvervoer. Ik hoorde dat de Staatssecretaris het met de Kamer eens is dat we daar goed naar moeten kijken en dat we met het PHS moeten waarborgen dat de flexibiliteit voor het spoorgoederenvervoer blijft, zodat we die modal shift echt kunnen maken. Dat is voor ons enorm belangrijk. Ik ben daarom ook benieuwd wanneer we het capaciteitsmechanisme krijgen, zodat we dat debat vervolgens kunnen voeren. Volgens mij wachten ook heel veel organisaties daarop. Dat is volgens mij dus een goed teken.

De Staatssecretaris denderde net zoals de Eurostar wel heel snel door het mapje internationaal verkeer. We stelden enkele vragen en die geleidt ze eigenlijk meteen door naar de Staatssecretaris van JenV. Ik zou toch willen vragen of de staatssecretaris wellicht ook zelf vanuit haar eigen verantwoordelijkheid in dit dossier kan kijken wat ze de Staatssecretaris van JenV kan meegeven in de komende gesprekken hierover en wat ze, zoals het CDA zei, de Koning kan meegeven voor zijn trip naar Engeland. Voorzitter. Tot slot de HSL-Zuid. We hebben daar heel veel over gewisseld. Ik ben het heel erg met GroenLinks eens dat die 60 miljoen echt niet voor de verbeteringen gaat zorgen die we nodig hebben op dit traject en dat het heel makkelijk zou zijn om de NS daarmee af te straffen, bijvoorbeeld als de NS three strikes out gaat krijgen; dat had ik ook in mijn eigen bijdrage gezegd. Ik vind dat daar een evenwichtig oordeel en een evenwichtige maatregel moeten komen, zodat NS en ProRail hun best doen. Dat doen ze; de prestaties op de hsl worden beter, maar ik zal in elk debat blijven herhalen dat het ministerie en de rijksoverheid hier ook een grote verantwoordelijkheid in hebben. Met een paar windschermen gaan we er niet komen.

Daarmee wil ik eindigen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Van Aalst aan de heer Laçin. Dat kan.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik sla even aan op dat laatste gedeelte, over de hsl. Meneer Laçin noemt de 60 miljoen die nu op tafel ligt eigenlijk een fooi, maar waar ligt voor hem de grens? Er zijn al heel veel gelden naartoe gegaan. Waar ligt voor de SP de grens qua financiën voor de hsl? Want volgens mij hebben we qua middelen al een probleem in onze infrastructuurportefeuille. Ik weet dat u de dividendbelasting waarschijnlijk wilt overhevelen naar deze portefeuille. Dat lijkt me een goed idee, maar ik hoor graag waar voor de hsl volgens u het eindpunt ligt qua financiering.

De heer Laçin (SP):

Dat bedrag van de dividendbelasting is heel interessant; dat is 2 miljard per jaar. Dat wordt door het kabinet heroverwogen. Ik denk dat we dat deels kunnen inzetten voor infra. De grens bepaal ik niet. Ik ga hier niet zeggen: er moet 400 miljoen naar de hsl. Dat kan ik niet bepalen. «Falen» is misschien niet het goede woord, maar ik zie wel dat er bij het niet goed

presteren op de hsl, het niet presteren zoals we dat zouden willen, ook een verantwoordelijkheid ligt van het ministerie, van de overheid. Dat blijf ik zeggen, want daar ben ik echt van overtuigd. Dingen zoals de spanningskabels en de nieuwe intercity's die eraan komen, kunnen de infrastructuur deels verbeteren maar als we echt naar het niveau willen van het hoofdrailnetwerk, ontkomen wij er als rijksoverheid niet aan om ook bij te dragen. Die 60 miljoen is wat ons betreft inderdaad een begin; ik noem dat niet «een fooi» maar «een begin». Zoals ook blijkt uit het onderzoek dat is uitgevoerd, is het op lange termijn veel te makkelijk om te zeggen dat andere vervoerders het beter zouden kunnen, want uit het rapport blijkt ook dat zij het materiaal en het volume niet hebben. Ook dat moeten we meenemen. Samen moeten we ervoor zorgen dat de prestaties gewoon veel beter worden. De NS speelt daar wat ons betreft een hele belangrijke rol in.

De voorzitter:

Een wat kortere vraag en een kort antwoord, alstublieft.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, heel kort, voorzitter. Hij maakt er een lang verhaal van, maar ik wil eigenlijk gewoon een kort antwoord. Ik ben nieuwsgierig wat u er nu voor overhebt. Ik bedoel: u heeft een tegenbegroting en volgens mij heb ik dit niet teruggezien in die tegenbegroting.

De heer Laçin (SP):

In de tegenbegroting hebben we een aantal belangrijke punten meegenomen. Daar viel infrastructuur op dat moment niet onder; hele belangrijke andere punten vielen daar wel onder, zoals zorg, onderwijs en noem maar op. Ik ga hier geen bedragen noemen. Het is niet aan mij om bedragen te bepalen. Ik kan hier wel iets bepalen: laten we inderdaad een deel van de 2 miljard per jaar gebruiken. We hebben gisteren een asbestdebat gehad.

De voorzitter:

Helder.

De heer Laçin (SP):

Ook op dat punt hebben we heel veel geld nodig. Laten we dat gebruiken, zou ik zeggen.

De voorzitter:

Laten we wel proberen een beetje bij het onderwerp te blijven.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Is een oplossingsrichting waarbij we ook echt kijken naar de maatschappelijke baten van de hsl, bijvoorbeeld op het punt van klimaat of fijnstofuitstoot, voor de SP ook een oplossingsrichting?

De heer Laçin (SP):

Zeker, want de hsl kan op den duur natuurlijk ook een hele belangrijke rol gaan spelen in het internationale treinverkeer. Daarin zitten GroenLinks en de SP wellicht voor 99% op één lijn. Dat moeten we bevorderen. Juist daarom moeten we ook meer geld steken in de hsl. Ook voor het klimaat maar ook voor de bewegingen die we kunnen maken, is dat gewoon ontzettend belangrijk. Laten we dat dus vooral doen.

De heer Sienot (D66):

Ik hoor toch weer heel veel over geld. Er wordt geen geld gereserveerd door de SP; dat horen we ook heel duidelijk. Volgens mij is ook daar dus het besef dat we het op andere plekken moeten zoeken. Mogen we de SP

aan onze kant vinden als we het bijvoorbeeld bij private investeerders zoeken en als we daar manieren voor vinden?

De heer **Laçin** (SP):

Private investeerders sluit de SP nooit uit. U doet deze portefeuille natuurlijk nog niet zo lang, maar ik heb heel vaak kritiek geleverd op het Infrastructuurfonds, zoals dat nu is ingeregeld. We willen naar een mobiliteitsfonds, pas in 2030, wanneer dit kabinet allang is uitgeregeerd. Ik heb vaak gezegd: laten we dat geld nu al flexibel indelen. Waarom zou nu, terwijl we een modal shift willen, nog steeds 53% naar asfalt moeten? Wij zien de noodzaak daar niet van. Als er meer behoefte is aan een groter percentage voor spoor, laten we dat dan ook inzetten.

De heer **Sienot** (D66):

We kunnen een beetje schuiven en nog een beetje schuiven, maar uiteindelijk moeten we toch echt andere potten aanspreken voor de schaa sprong waar u het over heeft en de enorme investeringen die daarvoor nodig zijn.

De heer **Laçin** (SP):

Jazeker, dat moeten we doen, maar als we nu gaan schuiven in het fonds dat we nu hebben, hebben we al een begin. Dan hebben we al iets meer dan die 60 miljoen. Dat helpt bij het verbeteren van die prestaties. Ik zeg niet dat we het volgend jaar allemaal hebben opgelost, maar ouderwets vasthouden aan de verdeling van jaren geleden van het Infrastructuurfonds is wat ons betreft niet in lijn met het feit dat we nu een modal shift en meer flexibiliteit willen. Laten we het geld dat we nu hebben, inzetten waar dat nodig is en laten we niet ouderwets vasthouden aan meer asfalt, meer asfalt, meer asfalt. Dat zou u ook moeten aanspreken, denk ik.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik was eerst niet van plan om een interruptie te plegen, maar ik doe het nu wel. Ik hoor de heer Laçin allerlei plannen noemen, maar hij noemt geen bedragen. Hij heeft allerlei plannen, zoals: hier moet wat naartoe, daar moet wat naartoe. Het is één groot sinterklaasfeest. Geld dat eigenlijk al ergens voor geoormerkt is, wil hij een andere kant op hebben. Dat begrijp ik allemaal wel, maar vervolgens komt dit onderdeel in de hele tegenbegroting van de SP niet naar voren. Dat werd net al door de heer Van Aalst genoemd. Hoe wil de heer Laçin dit dus gaan financieren? Ik hoor dat graag van hem.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb net al een aantal onderwerpen aangesneden waarbij de financiering in ieder geval kan beginnen. De tegenbegroting heeft met ideologie te maken, meneer Ziengs. De SP heeft heel veel prioriteiten. De zorg, die uw partij heeft afgebroken, is er daar één van. Daar willen we meer geld naartoe hebben. Het geld van de dividendbelasting dat u naar buitenlandse aandeelhouders wilt gaan sturen, willen wij in onze publieke sector inzetten, ook in het vervoer.

De heer **Ziengs** (VVD):

Fantastisch, voorzitter. Deze riedel begrijp ik wel. De heer Laçin wil wel middelen anders gaan inzetten. Dat gaf hij net ook al aan bij geld dat voor asfalt geoormerkt is. Ik heb het iedere keer over geoormerkte gelden. Die wil hij anders gaan inzetten. Dat begrijpen we. De heer Laçin meldt nu dat het in de hele tegenbegroting gaat om een ideologie. Dat is fantastisch, maar als die ideologie ook de infrastructuur betreft, moet hij daarvoor geld reserveren in de tegenbegroting en hier niet mooie plannen staan te verdedigen die in feite niet gefinancierd worden.

De heer **Laçin** (SP):

Nogmaals, ze worden wél gedekt. Ik zeg niet dat we in vier jaar alles opgelost moeten hebben. Ik zeg alleen dat we creatief en flexibel moeten zijn met de gelden die we nu hebben. Dan komen we al heel ver. Over vier jaar gaat mijn partij regeren, dat verzeker ik u. Dan gaan we heel andere beslissingen maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Sommigen denken wellicht: ik ben in ieder geval blij dat het nog vier jaar duurt.

De heer **Laçin** (SP):

Sorry, voorzitter, die miste ik. En nu wil ik hem horen.

De **voorzitter**:

Nee, dat vertel ik u zo meteen nog wel even. U heeft in ieder geval wat tijd gekocht voor de Staatssecretaris, want zij heeft haar voorbereiding kunnen doen en wij hebben even een interessant politiek debat gehad met elkaar. Dat moet ook kunnen. Ik zie dat de Staatssecretaris klaarstaat voor de beantwoording in tweede termijn, dus ik geef haar graag het woord.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal dit keer de volgorde van de woordvoerders aanhouden. Ik zal per persoon de vragen die zij nog hadden of nog hadden openstaan, beantwoorden. De heer Amhaouch zegt eigenlijk dat hij graag wil dat we echt ervoor zorgen dat we goed in contact blijven met onze bureaus. Dat deel ik heel erg met meneer Amhaouch. Ik kan hem toezeggen dat ik zeker in de Europese context juist de buurlanden stevig zal blijven opzoeken en wel naast de bilaterale toeverleggen die we ook gaan organiseren.

Hij had een vraag gesteld over de inkomstenkant van PHS. De investeringen in PHS worden in hoofdzaak gedragen door het Rijk. Waar regionale wensen spelen is er sprake van cofinanciering, bijvoorbeeld een bijdrage aan de verdiepte ligging in Vught. De baten komen in eerste instantie natuurlijk terecht bij reizigers en goederenvervoerders. Zoals net besproken maak ik in de rapportages per corridor inzichtelijk wat dat oplevert. Bij het afsluiten van de concessie van NS waren de plannen voor PHS bekend. Die zitten dus ook verdisconteerd in de concessieprijs. We hebben eigenlijk een deel van de baten al meegenomen in de manier waarop de concessieprijs tot stand is gekomen. Dat zal bij de volgende concessie weer het geval zijn.

Dan vroeg de heer Amhaouch ook...

De **voorzitter**:

U gaat nu beantwoorden wat hij vroeg.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb nog een vraag van de heer Amhaouch en misschien kan hij even daarop wachten.

De **voorzitter**:

Laten we even kijken hoever we komen voordat we meteen vragen gaan stellen. Laten we de vragen zo meteen ook weer bij het onderwerp houden. Net ging men even los. Gaat uw gang, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het ging om structurele aandacht voor rangeerterreinen. We zorgen voor de problematiek rond Kijfhoek. Hebben we daarnaast structureel aandacht voor de veiligheid op de rangeerterreinen? Het antwoord op die vraag is uiteraard ja. Het is belangrijk dat we dit goed bespreken aan de spoorgoe-

derentafel en dat we de lessen die we leren van de situatie in Kijfhoek, de onderzoeken die daar spelen, meenemen naar andere emplacements om ervoor te zorgen dat we de emplacements overal zo goed mogelijk beveiligen. Dus ja, structurele aandacht is daarvoor inderdaad van belang. De spoorgoederentafel is daarvoor de juiste plek, denk ik.

De heer Amhaouch zei: ProRail is klaar voor het winterweer. Is NS ook klaar? Net had ik in mijn toezegging de NS tekort gedaan, want de aanpak winterweer is gezamenlijk. Dat geldt dus voor beide. We hebben in de uitvoering van de motie-Amhaouch om het land bij winterweer goed bereikbaar te houden, juist expliciet gevraagd om te spreken met het Locov. Dat is ook gebeurd. Hun aanbevelingen worden uiteraard meegenomen.

Voorzitter. Dat waren de vragen van de heer Amhaouch die ik nog had staan, als ik het goed heb.

De voorzitter:

Dan doen we het even een voor een.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dank voor de antwoorden. Kunnen we de volgende keer iets meer terugkomen op de inkomstenkant van die PHS? De Staatssecretaris geeft nu aan hoe het allemaal verrekend is in de concessies. Maar als we zo'n PHS, zo'n tienminutentrein, gaan implementeren, trekken we dan inderdaad meer reizigers? Ik ben daar benieuwd naar. Levert dit ook meer op aan de batenkant? We moeten daar meer inzicht in krijgen. Ik zou graag de volgende keer, als we de risico's bespreken, ook de batenkant en de reizigersaantallen willen zien.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Terecht. Je wilt natuurlijk weten dat je investeert en dat het wat oplevert. Daarmee gaan we terug naar de start van dit AO, toen de rapporteur vroeg om inzichtelijk te maken wat het oplevert. In de basisrapportage zullen we daar alvast iets over kunnen zeggen. Dan kunnen we op basis daarvan verder hierover spreken.

Voorzitter. De heer Van Aalst vroeg naar de pilot Oldenzaal. We hebben dit nog eventjes gecheckt. We gaan nu eerst bij Meteren-Boxtel ervaring opdoen. Daarna kijken we of dat ervaringen oplevert die nuttig zijn om uit te rollen en op andere trajecten te benutten. We doen dus eerst deze pilot en daarna zouden andere trajecten daar ook voor in aanmerking kunnen komen.

Voorzitter. Het is misschien goed om wat betreft de overwegen aan te geven dat we nog komen met een reactie op het OVV-rapport over overwegen. Daar gaan we op 6 december verder met elkaar over spreken; of op 4 december. We hebben die week weer veel AO's Spoor en dan komen we op al die punten terug.

De heer Van Aalst vroeg ook naar de langetermijnvisie. Die visie is opgesteld door NS en ProRail. Ik heb mijn appreciatie van de visie gegeven in de brief waarmee ik dit verhaal naar de Kamer heb gestuurd. Dat is eigenlijk de verhouding tussen die twee stukken.

Dan de btw-problematiek. Als ik niet beter wist, zou ik bijna denken dat de heer Van Aalst teleurgesteld is dat we een oplossingsrichting in beeld hebben. We hebben er inderdaad vertrouwen in dat de voorziene aanpassing een oplossing biedt. De vorige keer dat we hierover spraken, hadden we nog geen gesprekken daarover kunnen voeren in Brussel. Inmiddels wel, dus dat geeft extra basis voor dat vertrouwen. Ik stuur deze maand nog een brief over de zbo-wet. In deze brief zal ik uiteraard ook terugkomen op de btw-problematiek.

Dan de heer Sienot.

De voorzitter:

Nog even de heer Van Aalst over zijn punten.

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

Ik kom in één keer op de beantwoording terug. Ik vroeg om een toezegging. Ik zei: kan de Staatssecretaris nog toezeggen dat de reactie op het OVV-rapport direct na het herfstreces komt? De vorige keer in het debat heeft ze aangegeven dat die waarschijnlijk in het najaar komt. Ik hoop dan eigenlijk dat dat zo snel mogelijk na het herfstreces is. Dat is mijn eerste vraag.

En wat betreft de btw-problematiek: natuurlijk wil ik een oplossing, maar we hebben wel met elkaar geconstateerd dat we geen verhoging van de tarieven willen. Uiteindelijk denk ik dat die btw ergens betaald moeten gaan worden. Het is dus linksom of rechtsom. Wie gaat zo meteen voor de kosten opdraaien? Of suggereert de Staatssecretaris nu dat de overheid de belasting gaat ontduiken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Nee. De heer Van Aalst heeft toch een wat andere voorstelling van zaken, want het is eigenlijk juist vestzak-broekzak. ProRail wordt niet in een keer duurder doordat we het net iets op een andere manier inrichten. Eigenlijk moeten we alleen een oplossing zoeken die ervoor zorgt dat vestzak-broekzak er niet toe leidt dat een rekening ergens blijft liggen waar die niet moet liggen. Daarvoor zijn we een oplossing aan het zoeken. Nogmaals, we hebben daarvoor een oplossingsrichting in beeld. Zo snel mogelijk na het herfstreces: dat gaat lukken!

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de vragen van de heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Ja, voorzitter. De heer Sienot vroeg naar de subsidie. Hij heeft zorgen dat het effect teniet wordt gedaan. We zorgen daar aan de ene kant voor door de subsidie zelf en aan de andere door de inzet op lagere kosten. Daar gaat dat maatregelenpakket ook over. De bandbreedte van 12 miljoen tot 14 miljoen per jaar is ook bedoeld om de kosten op het niveau van Duitsland te kunnen krijgen. Die biedt dus een beetje flexibiliteit daarin. Dus ja, voorzitter.

Dan het punt van de decarbonisatie. Het antwoord op die vraag is heel duidelijk ja. Nederland steunt de verklaring van Graz van het Oostenrijkse voorzitterschap op dit punt.

Voorzitter, volgens mij waren dat de vragen van de heer Sienot.

De **voorzitter**:

Ja. Een aanvullende vraag.

De heer **Sienot** (D66):

Ik was ook heel benieuwd naar de waterstoffreintjes. Maar nog heel even over de gebruikerstarieven: als ik het goed begrijp, zegt de Staatssecretaris dat naast de stijging van de VMT en de stijgende gebruiksvergoedingen, ook de kosten voor opstellen en rangeren stijgen. Maar zij zegt ook dat dat geen kwaad kan, omdat we de subsidie hebben. Daarmee wordt het opgelost. Dit klinkt alsof er een spanningsveld in zit, maar als ik de Staatssecretaris zo hoor, is dat niet zo. Ik wil dat comfort echt maximaal horen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het is misschien goed om met elkaar vast te stellen dat de uiteindelijke kosten uit veel componenten bestaan. Het gaat erom dat we het met het maatregelenpakket, waarbij ook de andere partijen en ik een aantal dingen doen, onder de streep hebben opgelost. Dan zal er net iets meer op het

ene punt zitten en net iets minder op het andere punt, maar onder de streep lossen we het op. Dat is ook de opdracht uit het regeerakkoord. Daar staan we voor. Daar trek ik ook die 12 tot 14 miljoen per jaar voor uit. Voorzitter. Mevrouw Kröger heeft gevraagd of we bij de evaluatie ook kijken naar ervaringen in het buitenland. Ja, het lijkt me belangrijk om, voordat we een besluit nemen over het spoor, ook te kunnen kijken naar ervaringen in andere landen. Daar zorgen we dus voor.

Gaan we klimaatbaten meewegen? Zeker. Dat doen we ook. Maar ik denk dat het herzien van ons instrumentarium in de context van het mobiliteitsfonds het moment is om met elkaar te spreken over hoe we de instrumenten gaan benutten. Dan gaat het over onze beslissingen over investeringen in de toekomst.

Ten aanzien van onderbesteding en overprogrammering heb ik al uitgelegd dat dat voor ons de manier is om te proberen zo veel mogelijk van het geld ook echt besteed te krijgen, ook als het eens wat tegenvalt. Dat is precies waarom er overprogrammering is. Als het dan in de tijd wat anders loopt dan je gepland had, kun je toch nog zo veel mogelijk uitvoeren. Dat komt dus juist tegemoet aan de zorg van mevrouw Kröger. Er was nog één punt van de heer Sienot, over de calamiteitswegen. Het is belangrijk om te weten dat hier een link ligt met de renovatie. Maar we zorgen ervoor dat de businesscase voor de calamiteitswegen rond is voor de renovatie.

Voorzitter. Er was nog een keer de vraag over de Eurostar: kan het echt niet sneller, want we willen het allemaal graag zoveel sneller? Ik heb daar al het nodige over gezegd. Ik wil het ook graag zo snel mogelijk. Collega Harbers wil het ook graag zo snel mogelijk. Hij zal terugkomen op de vragen en moties van de Kamer. Voor het eind van het jaar komt daar ook een brief over. En kan ik aan de Koning nog iets meegeven? Ik zou hem vooral willen meegeven: veel plezier en geniet ervan!

Voorzitter. Ik kom bij de heer Ziengs, die een vraag had over de Havenspoorlijn.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft nog een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Die betreft de overprogrammering en de onderbesteding. De Staatssecretaris doet nu net alsof dat allemaal geweldig loopt, maar er is een onderbesteding van 700 miljoen, waarvan 250 miljoen pas in 2023, dus buiten deze kabinetsperiode, besteed zal worden. Kennelijk lukt het dan dus toch niet om het op elkaar te laten aansluiten. Maar mijn vraag betreft het in kaart brengen van de mogelijkheden van alternatieve financiering. De Staatssecretaris heeft eerder toegezegd dat dat in kaart wordt gebracht, gegeven het feit dat NS en ProRail grote ambities neerzetten en gegeven de ambities wat betreft het spoorgoederenvervoer. Wanneer kunnen wij als Kamer die mogelijkheden zien?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Eerst nog even over de schuif waarover mevrouw Kröger het heeft. Ik ben heel blij dat we een Infrastructuurfonds hebben waarin we mogen schuiven met budgetten tussen jaren om te voorkomen dat we anders het geld dat we op reguliere begrotingen hebben staan, aan het einde van het jaar kwijt zijn. Ik denk dat het een voordeel is dat dat kan. Je kunt geld ook iets naar voren schuiven als je het eerder nodig hebt. Dat kan.

Op het tweede punt van mevrouw Kröger komen we terug bij het Toekomstbeeld OV.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Kan de Staatssecretaris aangeven of, dan wel toezeggen dat, daar dan ook expliciet in worden meegenomen de plannen die NS en ProRail hebben

aangegeven – wat zou je op de lange termijn voor zo’n hsl eigenlijk nodig hebben? – en de ambities ten aanzien van het spoorgoederenvervoer?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat gaat over het langetermijnbeeld voor het openbaar vervoer. Het zou dus gek zijn om het spoor voor goederenvervoer of de hsl daar helemaal buiten te laten. Dat wordt dus meegenomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Gaat u door.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter. Meneer Ziengs vroeg specifiek aandacht voor de infrastructuur van de Havenspoorlijn. Dat nemen we mee. We zullen daarop terugkomen via de reguliere voortgangsrapportage. Hij vroeg nog een keer of ik een verzekering kon geven over de integratie: gaat het echt om een technische integratie? Dat kan ik bevestigen: het gaat daar over de technische integratie. Dat staat echt los van de marktorderingsvraag.

De heer Laçin vroeg wat ik de Koning wil meegeven. Daar heb ik net al antwoord op gegeven.

Gevraagd werd ook of het bij de HSL-Zuid «three strikes and you’re out» is. Gaat het om het straffen? Nee, dat is niet aan de orde. De prestaties van de NS en ProRail zijn gelukkig op orde. Ze investeren daar ook in. We moeten langetermijnvoorstellen op hun merites beoordelen, na die investeringen in de nieuwe trein en de investeringen die we met de 60 miljoen kunnen doen. Daar hebben we het al uitgebreid met elkaar over gehad.

Voorzitter, ik denk dat ik daarmee de punten in tweede termijn heb kunnen beantwoorden.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb nog een aanvullende vraag. Die gaat niet over de beantwoording van een vraag van mij, maar over de beantwoording van een vraag van mevrouw Kröger. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat we in het Infrastructuurfonds kunnen schuiven met de gelden qua jaren. Dan zou het toch ook een keuze moeten kunnen zijn om te schuiven met gelden binnen de modaliteit die we kiezen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Technisch is er van alles mogelijk. De vraag is of daar politiek draagvlak voor is. In het regeerakkoord is de duidelijke afspraak gemaakt dat in deze kabinetsperiode de percentages zoals vastgesteld ongewijzigd blijven.

De **voorzitter**:

Dit komt natuurlijk ook terug in een ander debat: bij de begrotingsbehandeling, eventueel bij het wetgevingsoverleg.

De heer **Laçin** (SP):

Politiek draagvlak vind ik ontzettend belangrijk. Ik zal daar dus met mijn collega’s over praten en er dan wellicht in het VAO op terugkomen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dan zou ik wat dit betreft uw punt, voorzitter, even willen meenemen. Mijn begroting staat vandaag niet op de agenda. Het is ook goed gebruik dat we ons bij de moties houden aan de onderwerpen die op de agenda staan. En, zo zeg ik ter geruststelling van de heer Laçin, we krijgen nog de begrotingsbehandeling. Dan kunnen we twee dagen met elkaar spreken over het geld. Laten we dat dus daar doen. Dan heeft u ook alle gelegenheid om moties in te dienen. Ik kijk ernaar uit.

De voorzitter:

Precies. En we kennen de wensen inmiddels al een beetje. Ik zie dat mevrouw Kröger wil interrumperen. Daarna komt de heer Ziengs. En daarna komen we tot een afronding.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat de Staatssecretaris een belangrijk punt aansnijdt. In de toekomst gaan we naar een mobiliteitsfonds. De komende lange periode zitten we nog vast aan de verdeling die in het regeerakkoord is vastgelegd. Ik denk dat het, om het politieke draagvlak te verkennen, heel nuttig zou zijn om een overzicht te hebben van de MIRT-projecten waarbij op zich nog een ombuiging mogelijk is, bijvoorbeeld op basis van de CO₂-winst die nog te boeken zou zijn met een andere inzet van gelden. Zouden we dat overzicht kunnen krijgen?

De voorzitter:

We hebben nu wel het AO Spoor. Dit zijn allemaal vragen die natuurlijk ook... Ik heb er een beetje moeite mee om nu een soort van begrotingsbehandeling te gaan doen. Hebt u nog een opmerking, meneer Ziengs? Nee? Ik wil wel tot een afronding komen. We hebben ruim gedebatteerd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We zijn anderhalf uur voor op schema, voorzitter. Er ligt een voorstel over de hsl van ProRail en...

De voorzitter:

Goed zo. Uw punt is duidelijk. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Het MIRT-projectenboek staat vandaag niet op de agenda. Maar in dat MIRT-projectenboek kunt u van elk project precies zien wat de status is. Daar kan mevrouw Kröger dus nog eens doorheen bladeren, zou ik zeggen.

De voorzitter:

De heer Ziengs, ten slotte.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik heb in tweede termijn aan de Staatssecretaris een verzoek gedaan met betrekking tot de havenspoorlijninfra. Zij antwoordde dat die in de voortgangsrapportage nog even ter sprake zou kunnen komen. Ik wil toch nog even de link leggen tussen die infra en de kosten die worden gemaakt op de laatste kilometers. Daar wil ik graag nog even specifiek een toelichting op.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Dat betreft het percentage van de totale kosten dat de last mile kost. Ik heb al eerder gezegd dat we allemaal dezelfde cijfers daarover hanteren en dat die in de voortgangsrapportage over het spoorgoederenvervoer, eind dit jaar, terugkomen. Voor alle helderheid: dat lijkt me goed. Dan hebben we zowel de indicaties die ProRail daarover heeft, als de cijfers waar de sector zelf mee rekt. Die kunnen we dan mooi eventjes met elkaar vergelijken. En dan komen we met die rapportage tot een geconsolideerd beeld voor ons allemaal.

De voorzitter:

Dank u wel. U bent tot een afronding gekomen. Er is een vooraankondiging van een VAO gedaan door mevrouw Kröger. Ik kom op de toezeggingen. Dat zijn er best veel. Ik lees ze rustig voor. Dan kunt u daar zo meteen op reflecteren.

- De Staatssecretaris zal conform de uitgangspuntennotitie PHS rapporteren over punctualiteit en klanttevredenheid, alsook over reizigersaantallen per corridor, per 2020 naar aanleiding van de jaarverslagen van NS en ProRail.
- Ruim voor het AO Spoorordering van 6 december ontvangt de Kamer de gespecificeerde cijfers naar aanleiding van het verzoek van de heer Ziengs over de last mile, zeg maar ruim de laatste kilometer.
- Aan het eind van het jaar rapporteert de Staatssecretaris over de uitvoering van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Dat werd ook breed gedeeld.
- Tijdig voor het notaoverleg MIRT van 29 november stuurt de Staatssecretaris de Kamer een brief over de capaciteitsstoename op het spoor en de spanning tussen PHS en de volumeverhoging.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De brief gaat over de capaciteitsverdeling. Dit gaat specifiek in op delen die in de brief misschien aan de orde komen, maar er komt een bredere brief over het vraagstuk van de capaciteitsverdeling.

De **voorzitter**:

Over de verdeling. Prima. Dat passen we aan.

- In 2020 worden de resultaten van het vervolgonderzoek naar 3kV door NS en ProRail met de Kamer gedeeld. Dat heb ik ook voorbij horen komen.
- Tijdig voor het AO Spoorordering van 6 december wordt de quickscan van de ACM naar de Kamer gestuurd. In de begeleidende brief worden de reacties van de bestuurders meegenomen.
- In de PHS-rapportages worden ook de baten per corridor opgenomen.
- Nog deze maand ontvangt de Kamer een zbo-brief met aandacht voor de btw-verhoging.
- Zo spoedig mogelijk na het herfstreces ontvangt de Kamer een reactie van de Staatssecretaris op het OVV-rapport over de onbewaakte spoorwegovergangen.
- In het Toekomstbeeld OV wordt door de Staatssecretaris ook de langetermijnvisie op de hsl van NS en ProRail «meegenomen», evenals de ambities ten aanzien van het spoorgoederenvervoer. Die toezeggingen heb ik staan. Ik kijk eerst naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter, soms komt het nauw. Wat ik toezei over de last mile zal er niet zijn voor 6 december. Ik heb gezegd: dat komt in de voortgangsrapportage goederenvervoer. En die komt voor het eind van het jaar.

De **voorzitter**:

Oké. Dan nog wat reacties op de toezeggingen. De heer Sienot stak als eerste de vinger omhoog.

De heer **Sienot** (D66):

Het gaat over de tweede of derde toezegging, over het maatregelenpakket voor het spoorgoederenvervoer. Ik zou daarbij graag willen beklemtonen dat het dan ook belangrijk is dat in die evaluatie wordt meegenomen dat er onder de streep echt op vooruit wordt gegaan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Volgens mij gaan we dan naar een heropening van het debat. Ik ben daar helder over geweest.

De heer **Sienot** (D66):

Ja, dat was mevrouw de Staatssecretaris zeker. Gezegd werd: onder de streep gaan we het oplossen. Nou, ik zou graag willen dat dat ook duidelijk in de rapportage wordt meegenomen. Dat is het verzoek.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Begin 2019 komen we met een rapportage en dan zullen we daarop ingaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

In de laatste toezegging, over het Toekomstbeeld OV, miste ik nog dat daarbij alternatieve financieringsmogelijkheden specifiek worden meegenomen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We kijken inderdaad in den brede naar alternatieve financieringsmogelijkheden. We kunnen daar dus ook iets over opnemen in die brief. Voorzitter, mag ik nog één punt preciseren? Bij de zesde toezegging ging het over een quickscan. Dat is niet de ACM-quickscan, maar de quickscan over regionale lijnen. Die twee moeten we goed uit elkaar houden.

De **voorzitter**:

Dat wordt aangepast. We zijn allemaal heel precies. Dat is heel goed, heel belangrijk, want we willen niet de verkeerde afslag nemen.

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

Ik had nog een toezegging staan over de mogelijkheden van goederenvervoer over de hsl. Daar wilde de Staatssecretaris nog op terugkomen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We komen daar ook in de vgr, de voortgangsrapportage, op terug.

De **voorzitter**:

Oké. Ik denk dat we het hiermee kunnen afsluiten. Dank u hartelijk voor uw belangstelling en aanwezigheid. Mevrouw Kröger van GroenLinks heeft een VAO aangekondigd. Ik dank het publiek. Ik dank iedereen die heeft meegekeken. Dank voor jullie constructieve opstelling.

Sluiting 12.34 uur.