

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 848

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 mei 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 4 april 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 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. 12 november 2018 inzake rapportage van de Auditdienst Rijk (ADR) over 41ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 506);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 januari 2019 inzake beantwoording vragen commissie over de 41ste voortgangsrapportage van het Groot project HSL-Zuid (VGR 41) en de Langetermijnvisie HSL van NS en ProRail (Kamerstuk 22 026, nr. 505) en de rapportage van de Auditdienst Rijk (ADR) over 41ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 506) (Kamerstuk 22 026, nr. 507);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2018 inzake vervoerplan NS 2019 en beheerplan ProRail 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 808);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2018 inzake voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute (Kamerstukken 29 984 en 22589, nr. 809);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2019 inzake vier grote grondtransacties NS en ProRail in 2010, 2014, 2017 en 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 814);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 februari 2019 inzake antwoorden op aanvullende vragen naar aanleiding van het concept-Programma van Eisen voor de treindienst Eindhoven-Düsseldorf (Kamerstuk 29 984, nr. 816);**

- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 februari 2019 inzake toelichting op de overschrijdingen van de risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 69);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 februari 2019 inzake toekomstbeeld openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 685);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 februari 2019 inzake incidentenonderzoeken Kijfhoek 15 juni en 15 juli 2018 (Kamerstuk 29 893, nr. 237);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 maart 2019 inzake jaarverantwoordingen en jaarrapportage impactvolle verstoring 2018 NS en ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 827);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 maart 2019 inzake beantwoording vragen commissie over het toekomstbeeld openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 689);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 maart 2019 inzake project PHS Meteren-Boxtel (Kamerstuk 32 404, nr. 91);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 april 2019 inzake ProRail-rapportage «Staat van de infra 2017» (Kamerstuk 29 984, nr. 829);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 april 2019 inzake planning mogelijke decentralisatie sprinterdiensten uit het regeerakkoord (Kamerstuk 29 984, nr. 828).

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: Ziengs
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Gijs van Dijk, Drost, Kröger, Laçin, Schonis, Stoffer en Ziengs,

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

Aanvang 10.03 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen, hartelijk welkom bij het algemeen overleg Spoor. Een hartelijk welkom aan de mensen op de publieke tribune, maar natuurlijk ook aan de mensen die ons online volgen via de beeldschermen, en welkom aan de Staatssecretaris. Normaal zeg ik «en haar gevolg», maar dat is in dit geval één persoon. Misschien gaan er nog mensen aanschuiven; dat vermoedde ik al. Dat zal natuurlijk te maken hebben met de vragen die gesteld worden. Ter linkerzijde de leden van de vaste Kamercommissie: de heer Van Aalst namens de PVV, de heer Schonis namens D66, de heer Drost namens de ChristenUnie, de heer Amhaouch namens het CDA, de heer Laçin namens de SP, mevrouw Kröger namens GroenLinks, de heer Stoffer namens de SGP en de heer Van Dijk namens de PvdA. Ik mag hier zitten namens de VVD, maar ben ook vandaag uw voorzitter. Wij beginnen met een inbreng van vijf minuten van de leden. Een opmerking die ik nog wil maken voor de volledigheid, is dat er een onderwerp op de agenda staat waarbij stukken vertrouwelijk ter inzage zijn gelegd bij het Centraal Informatiepunt. Het is dus wel zaak geheimhouding te betrachten ten aanzien van die stukken, mocht u die hebben ingezien. We weten het allemaal, maar ik meld het hier nog even. Het woord is aan de heer Van Aalst. Twee interrupties in twee keer. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. We hebben een volle agenda vandaag. Ik ga proberen zo veel mogelijk recht te doen aan alle onderwerpen. Of dat allemaal gaat lukken, dat gaan we zien.

Voorzitter. «Staatssecretaris ontspoor met Toekomstbeeld OV». Dat stond op 6 februari met grote koppen in de kranten. En wat was dit toekomstbeeld een ongelofelijk flutstuk. Want niet alleen beperkte de zogenaamde visie van de Staatssecretaris zich tot haar vriendjes in de Randstad, maar ook het groene geneuzel over duurzaamheid en zero emissie was tenenkrommend.

Voorzitter. De PVV heeft een heel ander toekomstbeeld van ons openbaar vervoer. Want zoals algemeen bekend is, bestaat er niet zoiets als groene treinen. In werkelijkheid zijn het namelijk gewoon gele treinen die op grijze stroom rijden. Als de Staatssecretaris hier dan zo graag vanaf wil, stelt de PVV voor om die treinen dan maar rood-wit-blauw te maken met een fantastisch mooie oranje neus.

Voorzitter. Ons toekomstbeeld richt zich niet op losse gedachtespinsels of groene fantasieën, maar op zaken waar de reiziger écht iets aan heeft, namelijk gewoon een fatsoenlijke treinreis waarbij je niet telkens op je werk hoeft uit te leggen waarom je voor de zoveelste keer te laat was. Want dit is helaas nog te vaak wekelijks kost voor onze reizigers. Neem nu die vreselijke hsl. Het is er gewoon nog steeds een puinhoop. En wat wordt daar gedaan? Van de 60 miljoen euro die ertegenaan wordt gegooid, is er als concrete maatregel nog een stel windschermen geopperd. Alleen nog een parasol en de hsl is klaar voor de zomer. Welke maatregelen worden er nu daadwerkelijk van deze 60 miljoen euro op korte termijn uitgevoerd, vraag ik via de voorzitter aan de Staatssecretaris.

Voorzitter. Het enige wat nog meer vertraging heeft dan een trein op de hsl zijn de acties van deze Staatssecretaris. Waar is die mooie tijd gebleven toen de Staatssecretaris nog een Kamerlid was? Harde actie, stevige taal was haar toen wel toevertrouwd. Maar nu ze de touwtjes in handen heeft, is daar weinig van over. Het hele grote verschil tussen voor het pluche en op het pluche; het verschil kan niet groter. Wanneer roept de Staatssecretaris vervoerders die de boel niet op de rails hebben echt tot de orde? Want de NS is nu al vijftien jaar aan het prutsen op die hsl. Is het misschien niet eens tijd dat de Staatssecretaris het gaat hebben over een nieuwe aanbesteding? Er wordt namelijk nog steeds niet geleverd wat er is beloofd. Kamerlid Van Veldhoven was overigens wél voor deze aanbesteding.

Voorzitter. En wat te zeggen over die vreselijke ramp die ProRail boven het hoofd hangt? Van trotse bv naar een afhankelijke zbo. President-directeur Eringa heeft al duidelijk gemaakt niets te zien in de switch van topbestuurder naar luie topambtenaar, en terecht. De PVV wil van de Staatssecretaris weten welke spoorhelden ProRail nog meer gaat verliezen door deze trieste gang van zaken en hoe het nu staat met deze transitie naar een zbo.

Vanochtend bereikte ons nog een ander verontrustend bericht over ProRail. Belangenbehartiger van het railgoederenvervoer in Nederland, RailGood, stelt namelijk dat ProRail de afgelopen jaren veel te lage kilometers heeft gehanteerd. Dat heeft grote consequenties voor deze ondernemers. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat ProRail hier inderdaad aan het sjoemelen is en wat er gaat gebeuren om dit zo snel mogelijk recht te zetten?

De voorzitter:

Ik heb een interruptie voor u van de heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Voorzitter, we zijn begonnen! Goeiemorgen! Een hele goeiemorgen! Ik vraag me bijna af of we wel in hetzelfde land wonen. Als je dit zo hoort, is het één grote ramp. Er kan heel veel beter op het spoor; dat moet ik de heer Van Aalst nageven. Maar zó erg heb ik het zelf ook niet ervaren als bijna dagelijkse treinreiziger. Maar mijn vraag is een andere. Die gaat over de heer Eringa, waar ik overigens alle waardering voor heb. ProRail wordt een zbo en dat gaat bijvoorbeeld ook iets betekenen voor het salaris van de topbestuurders aldaar. Dat kan dus terug naar onderhoud en nieuw spoor. Dat lijkt me toch ook iets goeds?

De heer Van Aalst (PVV):

Er zijn vast goede dingen. Dit is best een goed voorbeeld van iets wat goed zou kunnen zijn. Alleen hebben we er volgens mij niet per se een zbo voor nodig om dat soort dingen aan banden te leggen en de druk op te voeren, maar vooral de sturing. En als je kijkt wat het uiteindelijk oplevert voor de reiziger, gaat de verandering naar een zbo totaal niks opleveren. Een ander mooi voorbeeld dat we laatst ook al met elkaar besproken hebben, is het CBR. Dat is ook een zbo. Een mooier voorbeeld kun je niet hebben van hoe het dus niet moet.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Er gaat ook een hoop niet goed. Bij ProRail gaat het de afgelopen jaren wel goed. We kunnen het nu misschien nog beter maken door juist meer directe sturing te hebben. Ik geloof wel in publieke sturing en we zien dat ook terug. We zien het bijvoorbeeld terug in de luchtvaart, waar we zeggen: er gaat iets mis, we halen bedrijven dichterbij in plaats van verder weg. Het is toch ook iets moois dat wij als Nederland zeggen: het gaat ons aan het hart, we willen daar directe sturing, ook politieke sturing, op kunnen geven; we halen het naar ons toe?

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

De heer Van Dijk geeft het zelf al aan. Het gaat eindelijk goed bij ProRail. We hebben eindelijk de zaakjes een beetje op orde. We krijgen eindelijk niet elke week krantenstukken dat het een puinhoop is bij ProRail. En wat doet de overheid? Wij pleuren alles weer op de kop en zeggen: goh, we maken er een zbo van. Nee, dat lijkt me een goed idee. Inmiddels is er totaal geen draagvlak meer. De bestuurders stappen op. Meneer Van Dijk, ik weet dat het uit de koker van uw voormalige Staatssecretaris komt, maar u kunt toch ook niet vrolijk worden van deze puinhoop?

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, ik stel voor dat u doorgaat met uw inbreng. O, ik zie nog een interruptie van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Ja, nu we toch bezig zijn, even verder over dit punt. Meneer Van Aalst, u lijkt wel... Ik wil u geen psychische aandoeningen aanpraten, maar ik hoor twee verhalen; laat ik het dan netjes zeggen. Ik hoor u net zeggen: het is allemaal een drama en weet ik het allemaal. Vervolgens zegt meneer Van Dijk, ik denk terecht: door ProRail als zbo onder het ministerie te hangen halen we de politieke sturing een-op-een deze kant op. Daar bent u toch blij en tevreden mee? U zegt net dat er steeds een probleem is. Nu krijgt u een beter sturingsinstrument, en dan haakt u weer af. Ik snap het gewoon helemaal niet.

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

Nou ja, het zegt misschien meer over uw psychische toestand dat u het niet begrijpt. Maar goed, laten we ons daar dan toe beperken. Ik ben ook geen psychiater, dus laten we dat maar niet doen.

Voorzitter. Die sturing is natuurlijk het meest slechte argument om deze zbo in te voeren. Het is namelijk helemaal niet nodig. We kunnen nu ook gewoon een raad van bestuur en toezicht wegsturen. Alleen klopt het inderdaad dat wij als Kamer niet de ballen hadden om die weg te sturen. Dat is natuurlijk het grote verschil. Daarom heeft het niets met sturing te maken en is het het meest slechte argument om een zbo in te gaan voeren, wat leidt tot onnodige prijsverhogingen en btw-discussies. Een puinhoop!

De **voorzitter**:

Ik denk dat we het daar even bij laten. Het onderwerp zbo staat zelfs niet eens op de agenda. Het werd hier genoemd en het houdt ons in ieder geval nog steeds bezig, begrijp ik, in ieder geval de heer Van Aalst. Ik spreek de tijd even vol totdat de minuut van de bel voorbij is. Maar een minuut duurt dan altijd wel erg lang, dus laten we nu een moment stilte in acht nemen totdat de bel uiteindelijk zwijgt.

De heer Van Aalst.

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

Voorzitter. We konden deze week ook in de krant lezen hoe fijn de multiculturele samenleving het reizen over het spoor maakt. Een cultuurverrijker uit Eritrea betastte en kuste door het hele land in lege coupés jonge meisjes. Er wordt door het OM anderhalf jaar geëist, dus waarschijnlijk zit hij met een paar maanden zonder vervoersbewijs weer gewoon in de trein of bus. Met onze open grenzen worden het er steeds meer, dus het zal alleen maar erger worden. Wanneer maakt de Staatssecretaris nou eens werk van een levenslang openbaarvervoersverbod voor dit soort gajes?

Voorzitter. Een ander dieptepunt is de enorme verspilling van zuurverdiend belastinggeld aan de aankoop van grond rondom het spoor. Hoe heeft het ministerie het zover kunnen laten komen dat deze grond in

handen kwam van vlotte zakenjongens? Iedereen had toch op zijn klompen kunnen aanvoelen dat deze grond ooit nog nodig zou zijn? Waarom duurt het zo lang voordat hier meer duidelijkheid over is? En waarom moet de politiek er zo vaak om vragen? De PVV wil gewoon heel duidelijk weten: welke rol speelden topambtenaren en de politieke bestuurders? Het geheel doet schimmig aan en de PVV zal diep blijven graven om de waarheid aan het licht te brengen. Concluderend, voorzitter, lijkt de moeilijkste vraag van allemaal te zijn hoe we deze ontspoorde Staatssecretaris weer op de rails gaan krijgen. Groene leugens, geen verbetering op de hsl, slap optreden naar NS, ProRail als bv de nek omdraaien, viezeriken in de trein en schimmige gronddeals. Welk succes denkt de Staatssecretaris deze periode nog te gaan bereiken? De PVV ziet hiervoor de seinen nog niet snel op groen springen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Voordat we vandaag gaan praten over de toekomstvisie op het openbaar vervoer in Nederland: ik zal strakjes in de pauze namens de fractie van D66 de Staatssecretaris ons internationaal spoorplan aanbieden. Ik zal het hier even laten zien voor de kijkers thuis. Het spoor stopt immers niet bij de grens en D66 denkt en handelt internationaal, en dan het liefst Europees.

Met de grote klimaatopgave in ons achterhoofd vragen wij onze burgers om hun persoonlijke CO₂-uitstoot zo veel mogelijk te verminderen. Veel mensen willen dat ook, maar het ontbreekt domweg aan een goed alternatief wanneer zij binnen Europa met de trein willen reizen of hun goederen willen transporteren, stond vanochtend nog groot in de krant. Het grensoverschrijdend denken van lidstaten van de Europese Unie laat bij het aanleggen van nieuwe spoorlijnen vaak erg te wensen over, met als gevolg dat over Europa een soort lappendeken is ontstaan van hogesnelheidslijnen die niet op elkaar aansluiten. Exemplarisch is het ontbrekende spoortracé van zes kilometer tussen Lissabon en Madrid. Willen we voor iedereen in Europa de trein als reëel alternatief bieden, dan moeten we ook Europees gaan handelen. Daarom stelt D66 het volgende voor. Het Europese Agentschap voor Innovatie en Netwerken, INEA, moet zich voor de periode vanaf 2020 inzetten voor één Europese spooragenda om uiteindelijk een continentaal netwerk van hogesnelheidslijnen te bereiken. Daarbij moet INEA meer bevoegdheden krijgen om lidstaten desnoods te verplichten om ontbrekende schakels in het spoornetwerk alsnog aan te leggen.

Natuurlijk staan er nog veel meer goede ideeën in...

De voorzitter:

Ik heb inmiddels wel een interruptie voor u van de heer Van Aalst.

De heer Schonis (D66):

Kijk!

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wilde vandaag eigenlijk wegblijven van ERTMS, maar bij een Europees spoornetwerk dat op elkaar aan moet sluiten ontkom je daar niet aan. Ik heb een vraag aan mijn collega de heer Schonis. We zien nu dat het hoofdpijndossier van ERTMS van 2 miljard inmiddels is opgelopen naar 5 miljard, 6 miljard. Als we het Europees aan willen sluiten, zullen het nog vele miljarden meer worden. Begrijp ik dat de heer Schonis met D66 heel veel extra geld wil gaan pompen in het ERTMS-project?

De voorzitter:

Ik geef u even de gelegenheid om te antwoorden, maar het is zonde van uw interruptie, want het AO ERTMS komt in juni op de agenda. Maar toe maar, het staat u vrij.

De heer Schonis (D66):

Meneer Van Aalst doelt dan op de investeringen in Nederland. Maar op het moment dat je het spoornetwerk vooral buiten Nederland verder optimaliseert, hoeft dat voor Nederland geen nieuwe investeringen te betekenen.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, misschien wilt u het tweede gedeelte van de interruptie ook gebruiken.

De heer Van Aalst (PVV):

We hebben vorige week een rondetafelgesprek gehad waarin ERTMS naar voren kwam. We hebben zelfs al een probleem om ERTMS op ons eigen ERTMS aan te laten sluiten, omdat we al verschillen in versies hebben. Mijn collega Schonis van D66 moet het toch met mij eens zijn dat het leuk gedacht is dat al die hsl-treinen zo meteen grensoverschrijdend vervoer gaan verzorgen, maar dat de realiteit is dat ze zo meteen, zoals we nu bij het drielandenpunt ook al zien, allemaal stil zullen staan omdat ze niet verder komen dan de grens. Hoe je het ook wendt of keert, we zullen moeten investeren in ERTMS. Hoeveel miljard is D66 bereid de burger uit de zak te kloppen om dit te organiseren?

De heer Schonis (D66):

Ik ben blij dat de heer Van Aalst door zijn voorbeeld eigenlijk goed laat zien waarom wij dus toe moeten naar die ene Europese spooragenda, zodat we inderdaad van bovenaf al die systemen goed op elkaar aan kunnen laten sluiten. Op die manier kunnen we ervoor zorgen dat de kosten ook voor de Nederlandse burger niet uit de klauwen zullen lopen.

De voorzitter:

Dank u wel. Volgens mij zijn we nu allerlei onderwerpen aan het behandelen die echt niet op de agenda staan. Ik geef dat even mee aan de sprekers. U gaat wel over uw eigen interrupties, maar ik geef het alleen even mee. Was er nog een interruptie? Dat is niet het geval. Meneer Schonis, gaat uw gang.

De heer Schonis (D66):

Merci. Ik zal verdergaan met onderwerpen die wel op de agenda staan. Dan kom ik natuurlijk op het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, een mooi plan dat laat zien wat we aan kansen hebben om het openbaar vervoer tot 2040 te verbeteren. Complimenten aan de Staatssecretaris voor haar mooie vergezicht. Uiteraard ben ik benieuwd naar de concrete uitwerking van het plan. Wat betekent dit voor de nog aan te besteden concessie op het hoofdrailnet in 2025? Hoe gaat de Staatssecretaris zorgen voor een goede samenhang tussen deze toekomstvisie met andere toekomstplannen, zoals de Nationale Omgevingsvisie, de regionale mobiliteitsprogramma's en het nog op te zetten Mobiliteitsfonds? Ook missen wij een passage in de toekomstvisie over de toegankelijkheid van de stations. Hoe wordt de stedelijke ring uit de visie verbonden met de rest van Nederland? Denk aan steden als Groningen en Amersfoort en een regio als Friesland. Het plan laat daar namelijk duidelijk een aantal witte plekken zien op de spoorkaart van ons land. We missen bijvoorbeeld de spoorlijn Breda-Utrecht. Oosterhout ligt aan deze lijn en heeft meer dan 52.000 inwoners. Ook ontbreekt de Lelylijn, de lijn Lelystad-Groningen, met gemeenten als Drachten en Noordoostpolder, waar meer

dan 45.000 mensen wonen. Die willen toch ook met de trein mee. Is het niet hoog tijd om hen ook op het nationale spoor aan te sluiten?

De voorzitter:

Een interruptie van de heer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Op dit punt ben ik ook benieuwd hoe de heer Schonis denkt over de stad Groningen. Daar komt terechte kritiek vandaan dat ze niet zijn opgenomen in meer en sneller verkeer. Het is toch de zesde gemeente van Nederland.

De heer **Schonis** (D66):

Ik noemde de stad Groningen niet voor niets. Het is de vijfde gemeente van Nederland. Het staat niet in de stedenring, dus het is een terecht punt. Vandaar ook mijn vraag aan de Staatssecretaris hoe we ervoor gaan zorgen dat juist zo'n regio snelle verbindingen met de Randstad houdt. Ik kom zelf uit Zeeland. Wij willen dat ook heel graag.

De voorzitter:

Dank u wel. U kunt verdergaan met uw inbreng, meneer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

En verder nog: hoe verbinden we onszelf met Europa? Bijvoorbeeld door het verbeteren van de internationale verbinding Eindhoven-Düsseldorf en Den Haag. En ook de ontsluiting per spoor van het havenbedrijf van Zeeland en Gent, North Sea Port, het enige internationale havenbedrijf van Europa, kan met het goederenspoor Axel-Zelzate fors worden verbeterd. Als we toch over internationale verbindingen spreken; de heer Van Aalst deed dat net ook al. Uit het rondetafelgesprek van afgelopen week over de HSL-Zuid bleek dat wanneer de twee spanningssluisen worden aangepakt het aantal storingen op dit traject fors zal afnemen. Is dit nou niet bij uitstek een project dat we binnen vijf jaar gerealiseerd kunnen hebben? Je kunt bijvoorbeeld op korte termijn de planstudie hiervoor opstarten.

In het kader van de Europese afstemming nog een laatste punt.

Momenteel is er wetgeving in de maak waardoor machinisten van goederentreinen in Nederland hun locomotief niet meer zelf mogen aan- en afkoppelen. In heel Europa mag dat gewoon wel. Voor D66 is dit eigenlijk onbegrijpelijk. Is de Staatssecretaris bereid om van invoering van deze zo sterk afwijkende regeling af te zien? Het gaat over het koppelen van de goederentreinen.

Tot slot, voorzitter. Mooi dat de Staatssecretaris aan de slag is met het verbeteren van de veiligheid van overwegen. Daarover heb ik nog een heel specifiek punt. Bij een groot aantal overwegen is de belijning op de weg versleten. Dat is vooral gevaarlijk voor mensen met een visuele beperking. Wil de Staatssecretaris kijken of hiervoor structureel aandacht gevraagd kan worden bij de beheerders van de spoorovergangen? Die moeten er immers voor zorgdragen dat iedereen veilig de overweg kan blijven gebruiken.

Tot slot, voorzitter. D66 denkt en handelt internationaal, het liefst Europees en we reizen bij voorkeur zeker met de trein.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, maar ik heb nog een interruptie voor u van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Schonis mist een aantal dingen in het Toekomstbeeld OV. Mist hij niet vooral de twee cruciale dingen, namelijk ambitie en budget? Over ambitie: als wij klimaat en de modal shift, mensen de auto uit en de trein

in of de fiets op, serieus nemen, dan is het toch niet genoeg om alleen de normale groei te accommoderen? Het doel van het Toekomstbeeld OV is «Het OV vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op», terwijl je eigenlijk een additionele stap wil zetten omdat je mensen probeert uit de auto te krijgen. Zou het doel niet anders geformuleerd moeten worden?

De heer **Schonis** (D66):

Mevrouw Kröger stelt eigenlijk twee vragen. Ik had ook al geconstateerd dat het budget er niet bij zit. Vandaar ook mijn vraag wat we de komende vijf en tien jaar bijvoorbeeld al gaan doen, want dat zijn budgetten waar wij deze komende periode nog over komen te spreken. Wat de ambitie betreft: een van de vragen die ik net gesteld heb, is wat dit gaat betekenen voor de ov-concessie op het hoofdrailnet van 2025, want die concessie loopt van 2025 tot 2040. Ik ben ook heel benieuwd naar wat NS of een andere vervoerder zal moeten investeren in materieel om de modal shift of om de grote stroom reizigers en natuurlijk de groei in de grote steden op te vangen. Ik ben het helemaal met u eens. Dat was ook de strekking van mijn vraag.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, aanvullend.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat is mooi, want ik denk dat we daarmee de Staatssecretaris toch moeten uitdagen om in het Toekomstbeeld OV meer te doen dan alleen te zeggen: «Het OV vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op». Volgens mij moeten we ook echt die shift inbouwen, dus dat betekent hogere ambities. Met betrekking tot de financiën: ik begrijp dat dit kabinet niet opeens die extra gelden heeft, en het MIRT ligt vast. Maar ik zou toch die doorkijk willen naar welke budgetten bij welke scenario's horen, zodat op het moment dat er weer keuzes voorliggen over geld we weten wat we te kiezen hebben. Heeft de heer Schonis daar ook behoefte aan?

De heer **Schonis** (D66):

Jazeker. Het zit wellicht een beetje verstopt, maar het zit in de vraag hoe we omgaan met het Mobiliteitsfonds. We hebben nu het MIRT, een soort hypotheek waar je tot 2030 al je grote projecten in vastlegt en spaarpotjes voor reserveert. Daar mag je nooit meer aankomen. Dat was het eerste wat me verbaasde toen ik hier als Kamerlid aan het werk ging. We gaan dat ombouwen naar een nieuwe methode om te kijken hoe we op een andere manier om kunnen gaan met ons geld voor mobiliteit. Dat moet het Mobiliteitsfonds worden. Ik heb dus ook heel erg behoefte om te weten op welke parameters we dan gaan sturen. Wat mij betreft kan dat zeker niet alleen betekenen het aantal kilometers asfalt. We moeten ook kijken hoeveel CO₂-besparing we kunnen bereiken. Dan kom je denk ik toch op de trein uit.

De **voorzitter**:

Ik heb nog een interruptie voor u, van de heer Van Aalst.

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

Ik begrijp dat mijn collega van D66 zijn Staatssecretaris complimenteert met dit stuk. Ik hoor hem over van alles; ik snap dat de tijd beperkt was vandaag. Maar in het regeerakkoord is natuurlijk een aantal decentralisaties opgenomen. De regio's, ook Overijssel, waar ik bij betrokken ben geweest in mijn periode als Statenlid, vroegen om haast met een aantal decentralisaties van een aantal lijnen die heel goed uitpakken voor de regio en met name voor de reiziger. Maar als we nu kijken naar wat daar gebeurt, dan zien we dat daar eigenlijk heel weinig gebeurt. Ik snap dat u heel veel complimenten maakt aan uw Staatssecretaris. Maar bent u niet

ook zo ontzettend teleurgesteld dat die decentralisaties die geregeld zijn in het regeerakkoord dat u heeft opgesteld totaal niet van de grond komen en op de een of andere manier totaal vastlopen?

De heer **Schonis** (D66):

Meneer Van Aalst, ik sta gelukkig wat anders in het leven dan u, denk ik, want u bent zo negatief vandaag. We hebben in het regeerakkoord gezegd dat er een quickscan komt naar vier van die lijnen die je zou kunnen decentraliseren. Die quickscan is uitgevoerd en twee lijnen blijken inderdaad kansrijk te zijn. De Staatssecretaris geeft aan: we gaan daarmee verder. Volgens mij liggen we gewoon prima op koers, dus ik zie eigenlijk uw bezwaar niet zozeer.

De **voorzitter**:

Aanvullend de heer Van Aalst.

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

Het gaat ons juist om het tempo. Ik heb in mijn betoog juist gezegd: er is niet meer vertraging op de hsl dan met deze Staatssecretaris. Daar zit juist het grote probleem. Als we wat willen, moet die stroperige overheid een keer voorbij zijn. Het is zo jammer dat deze Staatssecretaris als Kamerlid altijd zo fel was, juist op deze onderwerpen. Ik had van u, als nieuwe collega van D66, eigenlijk verwacht dat u net als uw oud-collega Van Veldhoven erbovenop zou zitten, net als bij de aanbestedingen van de hsl. Dat mis ik toch in uw betoog. Gaan we in de tweede termijn nog horen dat u toch iets meer gas gaat geven, ondanks dat dat niet in uw groene ideaalbeeld past? Mogen we nog iets van u verwachten in de tweede termijn?

De heer **Schonis** (D66):

Dat zal natuurlijk sterk afhangen van hoe de Staatssecretaris zal antwoorden. Ik laat mij graag verrassen door het antwoord van de Staatssecretaris. Maar nogmaals, ik heb denk ik een ander wereldbeeld dan u. Bij mij is het glas wel degelijk nog steeds halfvol en niet halfleeg. Ik denk dat dat echt het verschil is.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat de heer Drost nu begint met zijn inbreng. De heer Drost.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Vervoer, mobiliteit brengt mensen bij elkaar en heeft daarmee een sociale functie. Het is ook belangrijk voor een sterke economie. Er zijn grote uitdagingen als het gaat om groeiende mobiliteit, maar ook in samenhang met de woningbouwopgave die we hebben. De groeiende mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van onze leefomgeving en de leefbaarheid. Daarom is het nodig om werk te maken van een sterk openbaar vervoer. Het Toekomstbeeld OV is daarin een eerste stap. Een goede start is het halve werk. Er ligt een veelbelovende start, voor het eerst sinds jaren een ambitieus stuk om echt een sprong te maken in de kwaliteit van het ov, en dat is mooi.

Het Toekomstbeeld OV schetst ook een breed beeld van de enorme opgave die er ligt, zowel in de stedelijke gebieden alsook in de aansluiting van de landsdelen. Om daar te komen zijn er veel stappen nodig en zullen er keuzes gemaakt moeten worden. Ik wil de Staatssecretaris allereerst vragen om dat verdere pad te schetsen en daarbij in te gaan op de betrokkenheid van de decentrale overheden bij de keuzes die moeten worden gemaakt. Want er zijn veel regio's die graag aan de slag gaan om deze sprong ook te maken. Denk aan Groningen, denk aan Zeeland. Het openbaar vervoer moet in alle delen van Nederland een goed alternatief zijn voor de auto. In de plannen wordt ingezet op een brede stedelijke ring

waarop zeer hoogfrequent intercity's rijden, en dat is prachtig. Maar hoe zijn Noord-, Oost- en Zuid-Nederland op die brede stedelijke ring aangesloten? Toen wij de plannen voor het eerst zagen, schrokken wij wel van de kaart die in de media verscheen. Alle verbeterde treinverbindingen leiden naar de Randstad en alles lijkt te stoppen bij Zwolle. Ik hoop dat de Staatssecretaris dat beeld wil rechtzetten.

De ChristenUnie heeft eerder via een motie gevraagd om de reistijd naar de landsdelen te bekorten. Dat is niet alleen van belang voor deze regio's. Kortere reistijden maken ook dat het aantrekkelijker wordt om wat verder weg van de Randstad te gaan wonen. Dit kan de druk op de woningmarkt in de Randstad weer verlichten. Het goede nieuws in het Toekomstbeeld OV is dat de reistijden inderdaad aanzienlijk korter kunnen. Kleine maatregelen zoals sneller rijden op de Flevolijn en de Hanzelijn en wat aanpassingen bij Meppel leveren voor Noord-Nederland al snel een behoorlijke tijdwinst op.

Nu maakt de Staatssecretaris nog geen keuze in de varianten. Dat snapt de ChristenUnie, want de varianten schetsen puur de mogelijkheden. Is de Staatssecretaris bereid om in overleg met de decentrale overheden die zijn vertegenwoordigd aan de ov- en spoortafels zo snel mogelijk te komen met een pakket maatregelen waarmee al voor 2030 stappen worden gezet richting het Toekomstbeeld OV, niet alleen in de Randstad dus, maar met name ook waar het gaat om de reistijdverkortingen tussen de Randstad en de andere landsdelen, zoals versnelling naar Noord-Nederland? En kan de Staatssecretaris de vrees wegnemen die bij steden als Utrecht en Amersfoort leeft dat de intercityverbinding Amsterdam-Amersfoort geschrapt zal gaan worden?

Voorzitter. Ik begon met te zeggen dat openbaar vervoer ook een sociale functie heeft. Het brengt mensen bij elkaar. Toegankelijkheid van het spoor voor mensen met een beperking is dan ook belangrijk. Wil de Staatssecretaris dit ook blijven agenderen in de gesprekken die nog volgen over de uitwerking van het Toekomstbeeld OV? En kan ze erop toezien dat ook decentrale overheden en regionale vervoerders de toegankelijkheid van het ov als basisvoorwaarde hanteren?

In het huidige netwerk ontbreekt op het spoor een aantal schakels. Ik zocht vergeefs in het Toekomstbeeld OV de spoorlijn Breda-Utrecht en de Nedersaksenlijn. Waarom zijn deze niet opgenomen?

Ook vraagt de ChristenUnie specifiek aandacht voor plekken waar het aandeel ov laag is, maar de totale vervoersvraag hoog. Zelfs in de stedelijke regio's zijn locaties waar mensen dagelijks in de file staan, maar toch niet voor het ov kiezen omdat er geen aantrekkelijke ov-verbinding is. Heeft de Staatssecretaris hier een analyse van gemaakt? Is zij bereid om in beeld te brengen welke locaties op basis van de vervoersvraag kansrijk zijn voor een kwaliteitssprong in het ov-aanbod, om zo meer mensen een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto?

Dan kom ik op de financiën, voorzitter. Het toekomstbeeld is mooi, maar de opgave is ook groot. De lijst van wensen en knelpunten is fors en het geld is beperkt. Wat gaat de Staatssecretaris doen om toch ook al de komende tien jaar de noodzakelijke eerste stappen te zetten richting dat ov-toekomstbeeld? Want we moeten stappen zetten, gezien de groei van het ov en de woningbouwopgave voor de komende jaren. Het gesprek hierover met provincies en gemeenten moet hierover het komende jaar gevoerd worden. De ChristenUnie is benieuwd naar de uitkomsten van deze gesprekken. Ziet de Staatssecretaris ook mogelijkheden voor alternatieve vormen van bekostiging en financiering, bijvoorbeeld het meebetalen van baathebbers via de grondexploitatie? En is zij bereid om ook hierover met decentrale overheden het gesprek aan te gaan?

Ten slotte kom ik nog op de internationale ambities van de Staatssecretaris. De ChristenUnie ziet graag meer snelle treinen naar Duitsland, Engeland, België en Frankrijk gaan. Wat gaat de Staatssecretaris doen om

op dat vlak in de komende jaren al echt stappen te zetten, zodat minder mensen kiezen voor de vliegindustrie?

Voorzitter, daarmee kom ik op het onderwerp HSL. Met de 60 miljoen voor windschermen wordt een goede eerste stap gezet om de problemen op de HSL aan te pakken. Ook de komst van nieuw materieel, de ICNG, gaat helpen om de uitval van treinen te beperken. Maar om de problemen structureel op te lossen is meer nodig, blijkt uit onafhankelijke audits. Er ligt nu een uitgewerkt langetermijnplan hiervoor van NS en ProRail. Zij stellen voor om de spanningssluizen aan te passen, ERTMS te updaten naar een nieuwe versie, en het emplacement Rotterdam te voorzien van ERTMS. De ChristenUnie snapt dat de Staatssecretaris daar nu niet direct de portemonnee voor trekt, maar als we eerst moeten afwachten hoe het gaat na de komst van die windschermen en van het nieuwe materieel, zijn we zo vier jaar verder voordat we een besluit nemen. Daarna kost het nemen van maatregelen nog een paar jaar, en dan is de HSL op z'n vroegst in 2028 op orde. Dat duurt wat ons betreft te lang.

De voorzitter:

En nu uw laatste zin.

De heer Drost (ChristenUnie):

Ja, dat klopt. Daarom vraag ik de Staatssecretaris om in de komende tijd de door NS en ProRail voorgestelde maatregelen alvast wel uit te werken. Dat geldt in ieder geval voor het verplaatsen van de twee meest problematisch spanningsluizen.

Nu volgt echt mijn laatste zin, voorzitter.

De voorzitter:

U loopt echt uit de tijd.

De heer Drost (ChristenUnie):

Wil de Staatssecretaris bekijken of de maatregelen rond ETMS in ieder geval op te nemen zijn aan het begin van de tweede tranche van het implementatieplan?

Voorzitter. Dank voor uw geduld. Ik hoop dat de Staatssecretaris mijn vragen beantwoordt.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik moest als voorzitter ingrijpen, maar uw collega's knikten allemaal en gaven u de ruimte. Geen enkel probleem.

Het woord is aan de heer Amhaouch. Hij spreekt namens het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Het Toekomstbeeld OV. Het CDA wil goede verbindingen in heel Nederland en vindt het daarom belangrijk dat nationaal, regionaal en internationaal goed geborgd zijn in het Toekomstbeeld OV. Het CDA vindt op nationaal niveau het maken van een brede stedelijke ring voor zeer hoogfrequente intercity's een goede gedachte. Voor het regionaal niveau mist het CDA echter zowel snelle verbindingen als stevige vertakkingen met de steden in de regio's. Het CDA ziet mobiliteit altijd in samenhang met de regionale economie, wonen, werken en studeren. Mijn fractie mist in het Toekomstbeeld OV voldoende aansluiting met de huidige en toekomstige economische ontwikkelgebieden en woonontwikkelgebieden. Waarom ontbreekt bij de snelle verbindingen in de visie bijvoorbeeld een verbinding waarbij er elke tien minuten een trein rijdt tussen Eindhoven en Venlo, tussen Zwolle en Groningen, tussen Zwolle en Leeuwarden? En waarom ontbreken aantakkingen en verbindingen naar steden als Assen, Den Helder, Purmerend en Heerlen? Veel steden staan niet op de kaart. Graag horen we van de Staatssecretaris wat dit betekent. Kan zij verder aangeven

waarom voor Zeeland Breda als knooppunt wordt gekozen en niet Roosendaal? Is dat een bewuste keuze?

Het CDA is benieuwd hoe de Staatssecretaris op internationaal vlak aankijkt tegen een rechtstreekse intercityverbinding tussen Den Haag/Rotterdam, Brainport Eindhoven en het Ruhrgebied. Kan zij aangeven of er daarvoor dit jaar nog ontwikkelingen zullen zijn? En klopt het dat er bij de verbinding van Amsterdam-Schiphol via Eindhoven naar Aken aan Nederlandse zijde geen voortgang is geboekt, terwijl in het najaar van 2018 een letter of intent is getekend om in 2018 tot definitieve besluitvorming te komen? Is de Staatssecretaris bereid om onderhandelingen met de Duitse vervoersautoriteit NVR over de intercityverbinding via Heeren naar Aken in 2019 af te ronden, zodat die intercityverbinding uiterlijk december 2020 kan starten?

We vragen ons af hoeveel nieuw spoor dit Toekomstbeeld OV ons onder de streep gaat brengen, hetzij in de vorm van lightrail, hetzij in de vorm van traditioneel spoor. En hoeveel middelen hebben we nodig om deze ontwikkelingsvisie Toekomstbeeld OV te gaan realiseren?

Ik kom op de regio. Het CDA is blij met de volgende stappen die de Staatssecretaris heeft gezet voor de reactivering van het spoor tussen Veendam en Stadskanaal. Hoe ziet het vervolgproces er precies uit? Het CDA dankt de Staatssecretaris en de betrokken provincies ook voor de stappen die zij hebben gezet bij het oplossen van de problemen van de Maaslijn, waar dagelijks duizenden mensen gebruik van maken. Hoe gaat daar de planning eruitzien?

Het CDA is ook benieuwd hoe het staat met de maatregelen die worden genomen voor de bereikbaarheid van de logistieke functie Greenport Venlo, en hoe het staat met de reactivering van personentreinen op het traject Hamont-Weert, zoals vermeld in het regeerakkoord. We zijn halverwege de kabinetsperiode, dus maken we daar voldoende voortgang?

Ik kom op een heikel punt, namelijk de decentralisaties van spoorlijnen. Het CDA vraagt zich af waarom qua planning wordt aangestuurd op 2025. We weten dat dan op zich de concessie afloopt, maar de Kamer heeft aangedrongen op een versnelling. Ook begrepen wij dat de provincies de lijnen graag eerder in gebruik willen nemen. Dat kan tot onderhandelingen komen, maar we vragen de Staatssecretaris wel om daar binnenkort duidelijkheid over te geven, samen met de provincies. Kies hierbij niet voor het grijze gebied. Hier is volgens ons nu onduidelijkheid. Daarover krijgen wij verschillende signalen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger wil interromperen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Is de heer Amhaouch aan het einde van zijn betoog?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nee, nee, nee.

De voorzitter:

Hij begon weer aan een nieuw onderwerp. Om die reden gaf ik u het woord, mevrouw Kröger.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nee, ik ben nog niet aan het einde van mijn betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké. Mijn vraag gaat over het eerste deel van het betoog van de heer Amhaouch, maar ik dacht: ik wacht even af of het antwoord misschien nog aan het einde komt. Ik vind het echt heel goed om te horen dat het

CDA zo veel meer ambitie op het spoor wil, zelfs meer ambitie dan deze Staatssecretaris heeft. Dat vind ik heel positief. De heer Amhaouch noemt allerlei nieuwe bestemmingen, knooppunten et cetera. De vraag is dan natuurlijk wel: hoe gaan we het financieren? Kijkt de heer Amhaouch daarbij ook naar de mogelijkheden om de gelden van het huidige MIRT die nog niet zijn aanbesteed, wellicht op een andere wijze te alloceren om al deze ambities te financieren?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het CDA denkt nooit in hokjes, dus al het geld dat we waar ook kunnen vinden, moeten we bij elkaar vegen. Het CDA heeft volgens mij ook een motie ingediend om te bekijken hoe we extra middelen, buiten de reguliere middelen, kunnen vinden, bijvoorbeeld bekostiging, financiering via pensioenfondsen en dergelijke, om de uitvoering van de grote mobiliteitsopgave mogelijk te maken. Ik erken dat die opgave groot is. Volgens mij ligt er ook een toezegging, van deze Staatssecretaris of van de Minister; dat weet ik niet meer. Er is volgens mij toegezegd om bij de bespreking van de mobiliteitsvisie terug te komen op de vraag hoe we extra geld kunnen genereren. We hebben in deze kabinetsperiode 2 miljard extra vrijgemaakt. En als je eerlijk bent, zie je gewoon dat er veel geld is, maar dat het uiteindelijk een druppel op een gloeiende plaat is gezien de grote opgaven die er zijn. Daar zit dus spanning. We hebben nu het Toekomstbeeld OV 2040. Je hebt daarmee een plan voor de toekomst. Daar hoort een roadmap bij, maar daar hoort ook een stappenplan bij waarin staat hoeveel middelen je in de loop van de tijd nodig hebt. Dan hebben we het ergens over. En natuurlijk, het CDA heeft zeker ambitie. Belangrijk daarbij is dat we de steden goed verbinden met de regio's. Zeven van de twaalf provincies liggen in grensregio's. Er zijn heel veel ontwikkelingen in het Limburgse, het Overijsselse, het Brabantse. We moeten daarom heel goed kijken hoe we dat verbinden, en we moeten iets breder kijken dan alleen naar de Randstad. Mensen kunnen hier in de Randstad met het fietsje naar het station, en kunnen daar op de metro of de trein stappen. Ik reis wekelijks met de trein naar Den Haag. Daarvoor heb ik een tweede auto nodig waarmee ik naar het kleine stationnetje van Horst aan de Maas rijd. Dat stationnetje bedient twee gemeentes die samen 90.000 inwoners hebben. Je zou zeggen: dat station kan niks voorstellen. Maar de trein zit al vol voordat hij bij Eindhoven is.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dus dat is de regio volgens mij. Bedankt voor de vraag, mevrouw Kröger.

De **voorzitter**:

Ik zat me al even af te vragen waar ik hem ergens moest gaan afkappen, maar het was wel een boeiend verhaal.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, heel fascinerend ook, als antwoord op mijn vraag over de financiën. Maar goed, ik probeer het onderwerp nu weer even terug te brengen. Ik hoor het CDA zeggen dat we inderdaad dat Toekomstbeeld OV nu ook gaan vertalen door te formuleren welke financiële middelen daarbij horen. Het is ook een vraag aan de Staatssecretaris om dat inzichtelijk te maken, met misschien scenario's erbij. Maar los van additionele financiering via bijvoorbeeld pensioenfondsen hebben we miljarden op de plank liggen. We hebben een MIRT. We hebben projecten die nog niet vastgelegd zijn en nog niet aanbesteed zijn. Moeten we, met het klimaatakkoord en deze opgave in ons achterhoofd, niet ook gewoon heel serieus gaan kijken of

het geld van sommige projecten van tussen 2025 en 2030 niet wellicht beter besteed kan worden aan spoor? Staat het CDA daarvoor open?

De voorzitter:

Dat is een lange vraag. Daar komt vast een kort antwoord op, want net was het andersom.

De heer Amhaouch (CDA):

Maar het is ook een serieuze vraag, voorzitter. Wij sluiten gewoon niks uit. Als we gebruikmaken van bepaalde middelen, willen we natuurlijk wel weten wat de gevolgen zijn. Kassen en potjes volstoppen met allerlei reserveringen, is niet wat we willen. Als het echt nodig is, hoor ik graag van de Staatssecretaris hoe zij hiertegen aankijkt. We hebben een grote mobiliteitsopgave en we sluiten niks uit.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Laçin wil ook interrumperen.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ben halverwege mijn betoog, voorzitter.

De heer Laçin (SP):

Ik ga even door op wat mevrouw Kröger vroeg. Ik ben blij om te horen dat het CDA niet in hokjes denkt en niks uitsluit. Men zegt: we kijken naar de mobiliteitsopgave en wat nodig is. Op die manier staan we volgens mij aan dezelfde kant. Ik merk echter wel dat in de verschillende overleggen die we hebben gevoerd, de coalitie, het kabinet wel heel erg vasthoudt aan de verdeling van het geld in het Infrastructuurfonds tussen asfalt, trein en binnenvaart. Maar ik hoor hier de heer Amhaouch toch een ander verhaal vertellen. Hij zegt: we staan open voor allerlei suggesties en we moeten naar de opgave kijken. Dat is wat ons betreft het Mobiliteitsfonds in 2030 dat we naar voren zouden moeten halen. Als op een traject spoor de beste oplossing is, vindt het CDA ook dat we dan niet moeten denken via de oude verdeelsleutel in het Infrastructuurfonds, maar dat we dan gewoon geld over moeten zetten naar spoor, of andersom als het nodig is? Daarmee zouden we die mobiliteitsopgave sneller kunnen aanpakken.

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij worden de SP en de heer Laçin met het voortschrijdend inzicht van dit kabinet bediend. Want we hebben in het regeerakkoord juist voor deze kabinetsperiode opgeschreven dat we naar een Mobiliteitsfonds en een integrale benadering gaan. We zijn nu halverwege de kabinetsperiode. Het kabinet is bezig met de uitwerking. We hebben nog twee jaar te gaan. Ik verwacht de mobiliteitsnota nog dit jaar, of wellicht begin volgend jaar; ik hoor dat straks graag van de Staatssecretaris. Dus u wordt op uw wenken bediend, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij is dat toch niet helemaal zo. Het klopt dat dit kabinet heeft opgeschreven dat we naar een Mobiliteitsfonds gaan, maar dat Mobiliteitsfonds wordt pas realiteit in 2030. Ik denk dat deze coalitie geen standhoudt tot 2030 en dat we dan wellicht een heel andere coalitie hebben, of niet. Het duurt nog elf jaar voordat het 2030 is, en de mobiliteitsopgave is er nú. We horen nu al dat het spoor capaciteit tekort komt en de vraag te groot is. ProRail vraagt om meer geld voor onderhoud en dergelijke. Wij zouden dat Mobiliteitsfonds dus niet nog elf jaar moeten

uitstellen, maar eigenlijk al morgen moeten instellen. Is het CDA het daarmee eens?

De voorzitter:

De vraag is helder.

De heer Amhaouch (CDA):

Over elf jaar ben ik 60. Dat klinkt ver weg. Laten we eerst de notitie daarover eens afwachten en daarna het debat voeren over het tijdpad en wanneer we dit in laten gaan. Laten we nu niet een beetje koehandel gaan drijven achter deze tafel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ook de heer Schonis wil interrumperen.

De heer Schonis (D66):

Ik hoorde de heer Amhaouch net heel enthousiast zeggen dat we de concessies moeten regionaliseren. De provincies moeten dat dus zelf meer kunnen. Als je dat wilt, moet je eigenlijk aan drie voorwaarden voldoen. In de eerste plaats moeten de reizigers er ergens wel beter van worden. In de tweede plaats moeten provincies dat ook wel kunnen, dus ze moeten wel in staat zijn om zo'n aanbesteding zelf te doen. En in de derde plaats moet je er op langere termijn ook geld voor hebben. Is de heer Amhaouch het met mij eens dat die drie voorwaarden gelden? En dan wijs ik even op de concessie in Limburg. Daarover hoorden wij een tijdje terug jubelverhalen: het zou een mooi voorbeeld zijn van een regionale aanbesteding. Er is echter maar tot 2023 geld uit het Provinciefonds voor gereserveerd, en de concessie loopt tot 2030. Ik maak mij daar toch altijd een beetje zorgen om. Hoe gaan wij op de wat langere termijn die regio's dat laten betalen? Daar zit volgens mij echt wel een crux.

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij moeten we eerst doen wat we opgeschreven hebben. In het regeerakkoord gaat het over vier lijnen die we mogelijk gaan decentraliseren. Volgens mij worden er twee heel kansrijk geacht. Een is er minder kansrijk, maar nog steeds kansrijk. En een is er een heel klein beetje kansrijk. Dus het woord «kansrijk» komt bij alle vier de lijnen terug. We moeten dus doen wat we opgeschreven hebben. En ja, de heer Schonis heeft wel een punt als hij vraagt wat dat betekent voor het onderhoud op de lange termijn. We hebben dat nu op de Maaslijn gezien. Dat is een heel mooi voorbeeld. Daarbij speelt eigenlijk de vreemde situatie dat de provincies tientallen miljoenen op tafel moeten leggen voor het verbinden van steden met meer dan 200.000 inwoners, terwijl er een enkel spoortje is. Daar mag je inderdaad wel een aantal vraagtekens bij zetten. Maar ik ga ervan uit dat de provincies en de Staatssecretaris ook met deze verschillende casussen in het achterhoofd zich de vraag gaan stellen: wat betekent dat? Want laten we eerlijk zijn: enkele regionale lijnen die opgezet zijn en die de NS vroeger niet exploiteerde, hebben in enkele regio's de mobiliteit flink versterkt. Dus ja, ik maak mij ook zorgen over de financiële kant van de zaak. Maar we hebben iets opgeschreven, dus laten we daar werk van maken en laten we kijken hoe dat uitpakt.

De voorzitter:

Meneer Amhaouch, u kunt doorgaan met uw inbreng.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Dan ga ik verder naar het goederenvervoer en met name het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het CDA is benieuwd wat de Staatssecretaris bedoelt als zij schrijft dat er momenteel geen sprake is van nieuwe besluitvorming rondom de mogelijke aanpassing van risicoplafonds. Wat

vindt de Staatssecretaris van de zorgen in de gebieden rondom de Brabante route en de Benteimroute? We krijgen alarmerende signalen van gemeenten langs de Brabante route dat er, door de impact op groepsrisico, duizenden te bouwen woningen in de gevarezone dreigen te belanden. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Ik vraag de Staatssecretaris welke oplossingsrichtingen er zijn met deze regio's. En hoe staat het met het voornemen om de gebruiksvergoeding bij het goederenvervoer in de pas te laten lopen met Duitsland en de buurlanden? Klopt het dat het in Duitsland nog steeds tot wel vele procenten goedkoper is? Dit is toch een bedreiging voor de gewenste modal shift?

We hebben een zeer informatief rondetafelgesprek over de HSL gehad. Daarbij heeft een aantal zaken mij toch de ogen geopend. We hebben discussies over honderden miljoenen naar de toekomst toe. Ik zou graag de Staatssecretaris vragen of ze kan toezeggen dat er een grondige analyse komt over de verschillen tussen de Thalys, de Eurostar en de Intercity direct. Waarin zitten de verschillen? We hebben namelijk het idee dat de Intercity direct veel meer problemen en strandingen kent dan de andere twee soorten treinen, die wel doorkachelen naar België. Dat is het startpunt voor de HSL, willen we samen kunnen optrekken om die kwaliteit te verbeteren. We begrijpen niet dat de nieuwe intercity's niet kunnen doorrijden naar België. Er zijn nu twee nieuwe treinen besteld, maar die mogen dus niet naar België doorrijden. En het zijn allemaal enkeldeks treinen. We hebben in Nederland capaciteitsproblemen. Treinen worden over een heel lange periode afgeschreven. Hoe kan het dan dat we nog steeds enkeldeks treinen bestellen, en geen dubbeldeks treinen? We moeten natuurlijk kijken naar de toegankelijkheid voor mensen met een beperking, maar dit kan toch niet de bedoeling zijn?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Laçin. Hij spreekt namens de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met het spoorgoederenvervoer. De SP is een groot voorstander van vervoer over spoor. Het is schoner en zorgt voor minder vrachtwagens op de weg, en dus ook voor minder files. Maar terwijl vrachtwagens niet over bepaalde stukken weg of door tunnels heen mogen of kunnen rijden vanwege de veiligheid, rijden goederentreinen dwars door kernen van steden en dorpen. In reactie op mijn Kamervragen en in haar brief van 13 februari stelt de Staatssecretaris dat het systeem vanaf het begin al in een te krap jasje zat. Je koopt meestal een jasje te krap omdat je ambities hebt, bijvoorbeeld omdat je er voor de zomer nog in wilt passen. Maar de Staatssecretaris laat haar ambitie en de afspraken gewoon vallen.

Dit was niet persoonlijk bedoeld, voorzitter.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter, ik constateer dat ik geen jasje aan heb, maar de heer Laçin wel.

De voorzitter:

Dit ging richting de voorzitter, Staatssecretaris. Ik stel voor dat de heer Laçin zijn inbreng vervolgt.

De heer Laçin (SP):

De Staatssecretaris erkent dat risiconormen al jaren overschreden worden, maar zegt dat de veiligheid niet in het geding komt. Dat gaat er bij de SP, en bij heel veel omwonenden niet in. Ik heb veel mensen gesproken die zich zorgen maken over geluid, trillingen en over de stoffen die vervoerd worden. We hebben hier afgelopen dinsdag nog een petitie over mogen ontvangen. Daarbij ging het over het traject Meteren-Boxtel. We moeten naar die zorgen luisteren. Ik wil dat de Staatssecretaris ervoor

zorgt dat treinen over hét spoorgoederentraject van Nederland gaan, namelijk de Betuweroute. We kunnen toch niet accepteren dat we, in plaats van te handhaven, normen gaan versoepelen terwijl de Betuweroute ligt te verroesten?

Er werd al gezegd dat we vorige week een technische briefing en een rondetafel gehad hebben over de HSL. Daarin werd mij duidelijk dat de NS en ProRail alles op alles zetten om een betrouwbare dienstregeling aan te bieden op die HSL. Maar willen we de HSL op hetzelfde niveau krijgen als het hoofdrailnetwerk, dan moet er toch echt geïnvesteerd worden in infrastructuur. Er komen windschermen, de nieuwegeneratie-intercity is in aantocht, maar het baart mij toch zorgen dat er op de HSL straks verschillende versies van ERTMS liggen, die slecht met elkaar communiceren. En omdat uitrol van ERTMS op de HSL geen onderdeel uitmaakt van de acht baanvakken die in de programmabeslissing ERTMS zijn opgenomen, gaan we straks een situatie krijgen dat de prestaties op de HSL niet verbeteren, maar juist verslechteren. Dat willen we niet met z'n allen. We zouden hier nog een schriftelijke toelichting op krijgen. Die hebben we volgens mij niet ontvangen. Ik hoor hier dus graag een reactie op van de Staatssecretaris. En is zij bereid om tussentijds onderzoek te laten doen naar langetermijnmaatregelen die snel uitgevoerd kunnen worden en echt voor verbetering zorgen op de HSL? We hebben een systeemsprong nodig voor echte verbetering. Ik hoor graag een reactie. Ik kom op het Toekomstbeeld OV. Er werd net al gezegd dat we eigenlijk een mooi rondje Randstad te zien kregen. Op zich is het prima dat we Nederlanders binnen die cirkel meer en beter ov willen geven, maar wat doet deze Staatssecretaris voor iedereen die buiten dat cirkeltje woont en ook beter ov nodig heeft? Groningen werd al genoemd, en ik heb eerder zelf ook al een motie ingediend over de Zuiderzeelijn, de Lelylijn en het versterken van Zwolle. Kan de Staatssecretaris daarop reageren? Ik haak aan bij wat de heer Amhaouch zei over het traject Heerlen-Aken. Voor de werkgelegenheid in Zuid-Limburg is het van belang dat mensen makkelijk de grens over kunnen. Want hoe verder je in dezelfde tijd kunt reizen, hoe meer kans op werk. En daarbij komt ook nog dat Aken een knooppunt is voor internationale spoorverbindingen, waardoor we mensen ook uit het vliegtuig kunnen krijgen. Bovendien hebben we al 80 miljoen geïnvesteerd, de voorbereidingen zijn zo goed als afgerond, en de Duitsers willen ook heel graag. Maar toch is deze lijn verdwenen uit het Toekomstbeeld OV. Ik had moeite om dat te geloven. Ik zie de Staatssecretaris ook nee schudden; heel goed. Is zij het met ons eens dat deze lijn weer opgenomen moet worden, en zo snel mogelijk gerealiseerd moet worden?

ProRail concludeert op basis van toetsing van het programma van eisen voor de lijn Eindhoven-Düsseldorf dat inpassing in de huidige dienstregeling niet mogelijk is, en dat nadere uitwerking nodig is om de treindienst inpasbaar te maken. De Staatssecretaris zegt dat ze de zorgen deelt, de risico's begrijpt en ProRail heeft gevraagd om verdere uitwerking, maar ik krijg toch het gevoel dat de oplossing in de ogen van de Staatssecretaris wel in de toekomst ligt. Ze lijkt te denken: tegen die tijd kijken we wel hoe we het allemaal gaan oplossen en hoe we het inpasbaar maken. Ik maak me daar zorgen om. Waarom doen we niet een stap terug en laten we ProRail heel goed onderzoek doen waarbij wordt bekeken hoe de binnenlandse reiziger hier straks geen last van ondervindt.

Voor mijn laatste puntje blijf ik even bij ProRail. DB Cargo heeft afgelopen maandag laten weten dat het tarief voor gebruik van de Kijfhoek met 3 miljoen euro stijgt naar 3,7 miljoen euro. Het tarief gaat dus van € 700.000 naar € 3.700.000. Dat is veel geld. Ook zou ProRail op andere segmenten tariefverhogingen doorvoeren, bijvoorbeeld op de Betuweroute en de Rotterdamse haven. Doet dit de subsidie voor verlaging van de gebruikersvergoeding, die de Staatssecretaris van plan is in te stellen, niet teniet? Wat kan zij hierover zeggen?

Ik laat het hier even bij, voorzitter. In mijn tweede termijn zal ik nog een aantal andere punten benoemen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger. Zij spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. De mobiliteit groeit fors. Steden en wegen slibben dicht en we hebben een enorme opgave op de vlakken klimaat, leefbaarheid en bereikbaarheid. En dan is er ook nog de modal shift: mensen de auto uit, het ov in en de fiets op. Dat is een beleidsdoel van dit kabinet. Daarom verbaast mij misschien ook wel die doelstelling in het Toekomstbeeld OV: «Het ov vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op.» Het ov moet toch veel meer doen dan alleen maar zijn deel opvangen, want we willen toch sturen op die modal shift? Kan de Staatssecretaris hierop reageren en wat betekent dit dan?

En hoe verhoudt het ov-plan zich tot het klimaatakkoord en de doorrekening van het PBL? En ook blijven er vragen hangen, die eerder ook door collega's zijn gesteld, over hoe het Toekomstbeeld OV anticipeert op de knelpunten die ontstaan door de bouw van bijvoorbeeld 500.000 woningen in de brede Randstad. De Staatssecretaris verwijst naar de NOVI en de noodzaak van integraal benaderen, maar wat betekent dat nou concreet voor het komende decennium voor al die wijken die gebouwd gaan worden? Hoe wordt die integraliteit bereikt?

En misschien wel de meest knellende vraag – hij kwam ook net al ter sprake – gaat over het geld. Het antwoord op die vraag is eigenlijk geheel opengebleven. Ik snap dat deze Staatssecretaris niet het geld op de plank heeft liggen voor de projecten van nu tot 2040, maar kan zij scenario's uitwerken, om te bekijken over welke additionele budgetten het zou gaan om die verschillende ambitieniveaus te realiseren? Als de knopen over nieuwe budgetten worden doorgesneden, moet er meer voorbereid zijn dan er nu is voorbereid. En is het ook mogelijk om te kijken naar de budgetten van nu tot 2030 binnen het MIRT, als we daar ook bijvoorbeeld de CO₂-opgave bij betrekken?

We hoorden via de media vorige week over meer ambitie in tijd en capaciteit van de directeur van ProRail. Hij wil ook wat de Staatssecretaris wil, maar dan tien jaar eerder, en wellicht ook beter. Als in de Randstad het aanbod van reizigers de komende tien jaar met 50% tot 60% groeit, moet het spoor minimaal even hard meegroeien. En dat moeten we nu organiseren, en niet over tien jaar. ProRail en NS willen nu al dat er, waar dat kan, meer treinen over bestaand spoor gaan rijden. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris hiervoor? De treinen kunnen nog langer worden, maar dan moeten ook de perrons langer worden gemaakt. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegen aan? Kunnen we uitzoeken waar dit concreet een oplossing biedt en hoe je al concreet stappen in die richting zou kunnen zetten? De vraag is eigenlijk welk tijdspad voor een versnelling de Staatssecretaris ziet. Welke mogelijkheden zijn er volgens haar daarvoor? In de Kamer leeft volgens mij breed die behoefte aan versnelling.

Ik kom op de middellange termijn en de grote keuzes die deze Staatssecretaris in deze periode nog kan maken, keuzes die op de lange termijn effect hebben. Het huidige budget voor spoor is genoeg voor onderhoud en vervanging, maar niet genoeg voor nieuwe investeringen. Maar kunnen we wel dingen nu al voorbereiden, zodat straks die knopen sneller doorgesneden kunnen worden?

In ieder geval moeten we de problemen op de HSL aanpakken. We hebben een rondetafelgesprek gehad. En gisteren stond er een artikel in de Cobouw waarin staat dat de samenwerking met Infrasppeed ook deels debet is aan het probleem. Herkent de Staatssecretaris dit beeld? En welke

mogelijkheden heeft zij om hierop in te grijpen? Ik zou heel graag een concreet plan zien voor de spanningssluizen. Kan hier al een planstudie voor in gang gezet worden, met een tijdpad en een plan voor financiering? En onderkent de Staatssecretaris het probleem dat als de HSL blijft zitten met een verouderde variant van ERTMS, terwijl er op andere baanvakken nieuw ERTMS ligt, de prestaties van de HSL tussen 2025 en 2031 achteruitgaan? Ik heb dit in een eerder AO al aangekaart, en toen herkende zij het niet. Hoe lossen we dit probleem op? Het kan toch niet zo zijn dat wij nu al voorzien dat we over zes jaar met teruglopende prestaties te maken krijgen, en dat we dat niet onderkennen en er niets aan doen?

Er liggen ambities om een fors deel van de mensen die nu gebruikmaken van het vliegtuig voor korte vluchten, in de trein te krijgen. Ik heb het dus over de transitie van het vliegtuig naar de trein. Er gaan tientallen vluchten per dag naar Brussel, Londen en Parijs. Dat verkeer moet een plek krijgen op die HSL. De Staatssecretaris noemt de noodzaak van betere verbindingen, maar kan zij ook een plan schetsen hoe we dat voor elkaar gaan krijgen? En wat is er daarvoor nodig, zowel wat betreft infra, als wat betreft de treinen? Hoe zit het nou met die vervanging van die trein naar Brussel? Wat is het concrete tijdpad daarvoor, en kan daar een versnelling in optreden? En wat zijn de mogelijkheden voor alternatieve financiering, bijvoorbeeld doordat de luchtvaart zijn steentje gaat bijdragen aan eerlijke belasting en een eerlijke bijdrage aan de beperking van de CO₂-uitstoot?

Ik kom ten slotte op het vrachtvervoer op het spoor.

De voorzitter:

Er is een interruptie voor u van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, over de hsl. Mevrouw Kröger noemt een aantal zaken die we moeten aanpakken, zoals de spanningssluizen. Er werd ook gezegd dat we 60 miljoen beschikbaar hebben gesteld voor onder andere de windschermen die er nog niet staan. Maar moeten wij niet ook een grondige analyse, een grondige vergelijking, hebben voordat wij allerlei andere miljoenen gaan uitgeven? Die lijn kent al een investering van miljarden. Er worden miljoenen beschikbaar gesteld. Ik ben het ermee eens dat wij moeten werken aan verbetering, maar laten wij eerst eens pas op de plaats maken en bekijken waar de echte problemen nou zitten. Ik begrijp dat NS en ProRail extra geld willen. Ik erken ook de problematiek met Infrasppeed. Dat is een ongewenste situatie, een weeffout die erin zit. Ik zou graag een goed vergelijk willen kunnen zien. Ik vraag me af of GroenLinks dat ook wil zien. Wat gaat er nou goed en fout tussen IC direct, tussen de Thalys en tussen de Eurostar? Waar gaan we ons geld op inzetten?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De heer Amhaouch gaat een beetje mee met het beeld dat NS en ProRail uit het niets om geld vragen. Maar ik begrijp het zo dat de vorige Staatssecretaris de sector heeft gevraagd om met een plan te komen voor wat er structureel moet gebeuren aan de hsl om een verbetering te krijgen ten opzichte van het hoofdrailnet. Daar is een grondige studie uit voortgekomen met een heel aantal maatregelen, zowel op de korte en de middellange termijn als op de lange termijn, en een prijskaartje. Om nu te zeggen «NS en ProRail moeten maar eens ophouden met hun hand op te houden» of «ik ben geen Sinterklaas» of wat het citaat van de Staatssecretaris in de krant ook precies was, vind ik eigenlijk een beetje oneigenlijk. Nogmaals, vanuit de vorige Staatssecretaris is het verzoek gekomen om dat beeld te schetsen. Ik denk dat er vanuit NS en ProRail een heel helder beeld ligt. Wij hebben een lijn waar gewoon structureel een infraprobleem

zit met die twee spanningssluizen en waar zo direct een additioneel probleem zit met verouderde ERTMS. Dat heeft dus niks te maken met trainingen voor machinisten et cetera. Dit is gewoon een ingebakken probleem in de hsl. Dat kunnen we gewoon negeren, alleen sorteren we dan nu al voor op een groot probleem tussen 2025 en 2031. Volgens mij zijn we slimmer dan dat.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik negeer niks, maar ik ga er niet in mee dat er een plan ligt. Ik wil daarin meegenomen worden. Als Kamer willen we daar heel grondig in meegenomen worden. Ik mis die grondige analyse. De IC direct doet heel veel regionaal. NS zei hier dat 60% van de reizigers regionaal is. De nieuwe treinen die we gaan bestellen, de Intercity Next Generation, rijden niet eens door naar België. We gaan dus allerlei aanpassingen doen, we gaan nieuwe treinen bestellen, maar de nieuwe IC direct kan ook niet doorrijden naar België. Ik wil dus een pas op de plaats maken om te bekijken wat hier allemaal gebeurt, ten eerste aan de analysekant. Als daar dadelijk inderdaad uit komt dat alle treinen last hebben van de spanningssluizen, dan kunnen we daar maatregelen op nemen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik raad de heer Amhaouch aan om de studie van ProRail en NS te lezen. Ik raad de heer Amhaouch aan om in gesprek te gaan met de machinisten die bijvoorbeeld op de Thalys of de Eurostar rijden. Ik raad de heer Amhaouch aan om de analyse tot zich te nemen waaruit blijkt dat de situatie met de spanningssluizen problematisch is voor alle treinen. Ook wijs ik op het feit dat de ERTMS-kwestie speelt ongeacht de trein die je nu aanschaft. Je hebt gewoon een verouderd ERTMS liggen dat niet meer kan worden geüpdatet. Ik denk dus dat we een knip moeten maken. Ik ben het helemaal met de heer Amhaouch eens dat we zo snel mogelijk treinen moeten hebben die kunnen doorrijden naar Brussel. Er worden nu twee tests besteld. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd wanneer de rest komt en of dat sneller kan. Daarover ben ik het echt helemaal eens met de heer Amhaouch, maar volgens mij is het wel belangrijk dat we gewoon met elkaar onderkennen dat de hsl structurele infraproblemen heeft. Ook als we er tot 2021 het geld niet voor hebben, moeten we die problemen wel erkennen. Een volgend kabinet kan er dan hopelijk wel geld voor vrijmaken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik stel voor dat u doorgaat met uw inbreng.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoopte op nog veel meer vragen over de hsl.

Ik had alleen nog een paar vragen over vrachtvervoer per spoor. Ik sluit me aan bij de zorgen die zijn uitgesproken door mijn collega Laçin. Mijn vraag is hoe we ervoor kunnen zorgen dat er zo veel mogelijk vracht over de Betuweroute gaat. Wat zijn daar de mogelijkheden voor? Er zijn zorgen bij steden in Brabant over de geluidsoverlast die daar gaat spelen. En hoe kijkt de Staatssecretaris naar het nieuwe WHO-advies met betrekking tot geluid? Hoe betreft ze dat eigenlijk in besluiten die nu genomen worden over vrachtvervoer? Daar liggen toch wel wat zorgen voor mij.

De **voorzitter**:

U bent aan het einde van uw tijd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan spreek ik de laatste zin uit en die gaat over handhaving. Eén trein met een vierkant wiel maakt genoeg lawaai om je uit je slaap te halen. Dat zit

dus ook op handhaving en sancties. Wat is daar de inzet van de Staatssecretaris?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Stoffer namens de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Ondanks weinig sneeuw en ijzel waren er begin 2019 weer flink meer files vergeleken met 2018. Dit laat zien dat goede spoorverbindingen belangrijker zijn dan ooit, ook buiten de Randstad, want juist daar nam de filezwaarte fors toe. Het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 staat vooral in het teken van meer en snellere treinverbindingen tussen grote steden. Vele anderen voor mij hebben daar al aan gerefereerd. Er gaan nu bijvoorbeeld al tientallen miljoenen naar het spoorboekloos rijden tussen grote steden. Ik mis in de vijf doelen de regionale bereikbaarheid. Juist goede verbindingen met kleinere steden en grote dorpen in de regio kunnen ervoor zorgen dat deze plaatsen aantrekkelijker worden om te wonen en de Randstad ook ontlast wordt. Ik vraag de Staatssecretaris in het vervolgtraject het belang van regionale bereikbaarheid echt zwaarder te laten wegen. In het kader daarvan vraag ik de Staatssecretaris of zij kijkt naar extra stations bij bijvoorbeeld Staphorst of Dordrecht Leerpark. Kijkt de Staatssecretaris ook naar terugkeer van de sneltrein? Ik heb eerder aandacht gevraagd voor station Harderwijk. Daarvan staat alleen maar een foto in het toekomstbeeld. De wens voor een keervoorziening en een intercystop hangt nog steeds boven de markt. Mijn vraag is dan ook hoe de Staatssecretaris de ov-toekomst van mijn geboortestad Harderwijk ziet.

Dan de Lelylijn. Vanuit Friesland en Flevoland is de discussie aangezwengeld over een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden van het land en, concreet, de aanleg van een spoorlijn van Groningen naar Lelystad met een tijdswinst van een uur. Is de Minister bereid om aan te sluiten bij het overleg tussen regionale partijen over de Lelylijn, om duidelijk te krijgen wat de kansen en wat de kosten zijn?

Dan Zeeland; het zal de heer Schonis deugd doen. Ik heb gelezen dat ProRail mogelijkheden ziet voor meer en snellere treinen van en naar Zeeland. De reistijd tussen Vlissingen en de Randstad zou met een halfuur kunnen worden ingekort. Dat is heel wat anders dan die ingesloten vertragingen van de afgelopen jaren. Sterker nog, het biedt perspectief. Mijn vraag is dus of de Staatssecretaris erop gaat aansturen dat deze mogelijkheid ook benut gaat worden.

Mijn buurvrouw heeft zojuist al een heleboel gezegd over de hsl, maar ook ik wil er even kort bij stilstaan. De treinverbinding op de HSL-Zuid laat nog steeds te wensen over. De NS en de Staatssecretaris zetten hun kaarten op nieuwe software, maar onderzoek onder machinisten leert dat er ook problemen zijn met opleiding en ondersteuning bij stranding. Er lijkt gewoon meer aan de hand te zijn dan alleen die software. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris dat? En vooral: wat gaat ze eraan doen? Er ligt een langetermijnvisie van NS en ProRail met een doorkijk richting 2040. Dat vind ik eigenlijk wel opmerkelijk, want de hsl-concessie van NS loopt nog maar tot 2025. Mijn vraag is dan ook of de optie van marktopening voor andere vervoersbedrijven wel op tafel blijft. Verder kan het niet zo zijn dat een snelle spoorlijn pas in 2040 goed benut wordt met snelle treinen en goed vervoer. Zoals al eerder is aangegeven is er ook nog geen budget voor de plannen met betrekking tot meer en beter ERTMS en het verplaatsen van de spanningssluisen. Mijn vraag is dus hoe de Staatssecretaris de toekomst van de HSL-Zuid voor zich ziet.

Dan iets wat me na aan het hart ligt: onderhoud. Want een flitsende dienstverlening kan niet zonder goede infrastructuur. ProRail heeft aan de bel getrokken. Het gaat niet goed. Er is veel achterstallig onderhoud en

het spoor veroudert ook sneller door veel intensiever gebruik. Het budget gaat te snel op door hogere prijzen. Dat heeft misschien met de huidige markt te maken. ProRail waarschuwt daarom voor storingen en verzakkingen; laat staan dat het spoornet alle ronkende plannen die we hebben aan zou kunnen. Mijn vraag is dus hoe de Staatssecretaris dit gaat aanpakken.

In het verlengde daarvan: bij rijks-N-wegen is het Rijk verantwoordelijk voor zowel de aanleg als de onderhoudskosten. Bij regionale spoorlijnen is dat anders. Daar neemt het Rijk wel de aanleg voor zijn rekening, maar de onderhoudsrekening gaat naar de provincie. Ik vind dat een benadeling van de achterlandprovincies ten opzichte van de Randstadprovincies. Er is gelukkig overleg over met de provincies, maar mijn vraag is of het Rijk zijn verantwoordelijkheid hierin gaat nemen en of het die verantwoordelijkheid ook ziet.

Tot slot het spoorgoederenvervoer. Het is al eerder gememoreerd, maar ik vind echt dat we met elkaar werk moeten maken van minder overlast en minder risico's door langs denderende goederentreinen. Ik heb twee concrete vragen. Gaat de Staatssecretaris de Benthemroute door Twente ook aanwijzen als stillere spoorgoederenroute? Gaat de Staatssecretaris niet alleen kijken naar het plaatsgebonden risico maar ook naar het groepsrisico? Want gemeenten zien met argusogen een enorme toename van het groepsrisico op zich afkomen, met alle bijbehorende gevolgen voor de woningbouwplannen.

Daarmee ben ik net binnen de tijd aan het eind van mijn eerste termijn, voorzitter. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie voor u van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dat laatste punt intrigeert mij: het groepsrisico zou woningbouwplannen tegenhouden. Is het de heer Stoffer bekend dat juist groepsrisico niets tegen kan houden? Dat is namelijk een zogeheten zachte norm in de Wet basisnet. Een gemeente heeft alleen een motiveringsverplichting om uiteen te zetten waarom zij in de buurt van het spoor, waar gevaarlijke stoffen overheen gaan, gaat bouwen en om aan te tonen dat zij haar veiligheidsorganisatie en brandweerorganisatie op orde heeft. Het is dus niet zo dat je niet kunt bouwen als het groepsrisico te hoog wordt. Je hebt gewoon een motiveringsverplichting.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, daar ben ik mee bekend. Toch zie je dat gemeenten aangeven daar problemen te zien, want die motivering moet natuurlijk wel dusdanig zijn dat je de veiligheid ook garandeert. Daar zit eigenlijk mijn vraag.

De voorzitter:

De heer Schonis, aanvullend.

De heer Schonis (D66):

Ja, dat herken ik. In mijn vorige leven was ik onder andere op dit gebied actief en heb ik hele interessante discussies met brandweerorganisaties mogen voeren over wat je nu wel en niet aan maatregelen moet treffen. Maar dit is toch bij uitstek niet het probleem van het spoor? Het hoeft dus ook niet ten koste te gaan van spoorkosten, zal ik maar zeggen. Is dit niet bij uitstek iets wat gemeenten binnen de BZK-lijn zelf zouden moeten oplossen? Je kunt deze kosten toch niet afwentelen op goederenvervoerders of op reizigers?

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat zeg ik ook niet per definitie. Mijn vraag is eigenlijk of dat op het netvlies is. Zoals ik in antwoord op uw eerste vraag al zei, blijft de motivering natuurlijk bij de gemeente. Er zit echt een veiligheidsvraagstuk achter. Ik heb het nog niet per definitie over de kosten, maar u haalt hier wel een goed item boven tafel. Ik denk dat we het erover eens zijn dat je die niet moet afwentelen. Die oplossingsrichting zou dus een goede kunnen zijn. Ik ben erg benieuwd hoe de Staatssecretaris daartegen aankijkt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Dijk namens de PvdA.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ook ik begin bij de toekomstvisie voor het ov richting 2040. Dat is nog een hele tijd, maar het is wel belangrijk dat het wordt gedaan en dat de Staatssecretaris daartoe een brief naar de Kamer heeft gestuurd met daarin vijf doelen. Wij kunnen die doelen onderschrijven, maar missen wel een aantal zaken.

Ik begin dan even met de toegankelijkheid van het ov. Voor mensen met een beperking is het vaak lastig om via het ov de bestemming te bereiken. Ik zie daar in het stuk eigenlijk niets over terug. Wil de Staatssecretaris daar eens wat nader op ingaan? Wil zij dit wellicht toevoegen als belangrijk element? Als je dit nu al niet opneemt, is de kans groot dat we straks dingen moeten herstellen.

Het tweede punt is de mobiliteit bij alle nieuwbouw die de komende jaren moet gaan plaatsvinden. We moeten ongelofelijk veel bouwen. Dat gaat gelukkig tot nieuwe woonwijken leiden. Je ziet vaak dat het mobiliteitsvraagstuk dan pas aan het einde komt. In hoeverre wordt dit samen met Binnenlandse Zaken afgestemd? Kan dit ook onderdeel zijn van zo'n visie? Als je dit niet goed regelt, zul je zien dat vaak toch de auto wordt genomen in plaats van het ov als dat laatste heel lastig is of bijna onmogelijk.

Er is al meerdere keren gevraagd naar het budget. Ik begrijp dat de Staatssecretaris tot 2040 het budget niet heeft, maar het is wel fijn om precies te weten waar we het nou eigenlijk over hebben. Ook voor volgende kabinetten is het van belang dat we scenario's hebben, willen we het spoor verbeteren en verruimen. Als we willen bereiken dat meer mensen met het ov gaan, zullen we daar ook gewoon reële bedragen bij moeten kunnen noemen. Gaat de Staatssecretaris daar nader op in? Ten slotte is de regionale bereikbaarheid een belangrijk punt. Natuurlijk zit het ov in de Randstad overvol, zoals veel mensen iedere dag merken. Maar veel mensen in de regio vinden juist de regionale bereikbaarheid terecht van belang. Zij vinden terecht dat daar te vaak door een Randstadbril naar wordt gekeken. We zien dat ook terug op het kaartje dat bij de toekomstvisie zit. Kijk dan bijvoorbeeld naar de stad Groningen. Ik zei net al tegen de heer Schonis dat dat de zesde gemeente van Nederland is. Groningen strijdt een beetje met Eindhoven, dat op het moment de vijfde is. Groningen is een grote stad in Nederland, waar een enorme economie ontstaat en er veel start-ups zijn. Men vindt daar terecht dat er een snelle verbinding moet zijn met de Randstad en dat er niet alleen betere, maar ook snellere treinverbindingen moeten komen. Gaat de Staatssecretaris aan deze vragen tegemoetkomen? Is ze bereid dit toe te voegen aan haar toekomstvisie? Ik verwijs dan ook even naar een eerdere motie van collega's De Graaf en Ziengs, die al eerder hebben gevraagd om de reistijdverkortings voor Groningen in 2030 te bewerkstelligen. Kan dit eigenlijk niet veel sneller? Ik krijg signalen dat als je een paar aanpassingen doet, je eigenlijk al vrij snel de reistijd richting Groningen kunt verkorten.

Voorzitter. Ten slotte noem ik op het punt van de decentralisatie de sprinterdienst tussen Zwolle en Groningen, die kansrijk is. Maar gaat het de versnelling met intercity's niet juist bemoeilijken als je dit tegelijkertijd doet? Misschien moeten we daar wel gewoon van afzien, als we het ook gaan toevoegen aan het hoofdrailnet. Ook dat is een vraag aan de Staatssecretaris.

Dan kom ik bij de Maaslijn. Wij zijn blij dat de Staatssecretaris samen met de provincie tot een oplossing is gekomen. Dat is heel belangrijk, want er waren grote zorgen over. Toch blijft er wel een zorg liggen. Dat komt ook voort uit de beantwoording van mijn schriftelijke vragen. De Staatssecretaris schrijft dat de provincie Limburg en Arriva niet het beeld herkennen van vieze en onveilige treinen. Maar via de mail geven veel mensen, ook machinisten, aan dat de treinen op dit moment vies zijn, dat er wc's stuk zijn en dat treinen stinken. Kan de Staatssecretaris hier eens nader op ingaan? Kan ze dit nog eens aankaarten bij Arriva? Dit zijn gewoon dagelijkse zorgen van mensen die we wellicht snel kunnen oplossen.

Voorzitter. Dan de mislukking van de grondverkoop bij ProRail. Ik heb de baas van ProRail hierover gehoord, die hier ook excuses voor heeft gemaakt. Ik denk dat dat terecht is. Er wordt nu verder onderzoek naar gedaan. Ik heb wel wat vragen die in het verlengde daarvan liggen. Bij welk bedrag moet de NS een aan- of verkoop melden bij de Minister van Financiën? Ik kan me voorstellen dat het bij een bepaalde hoogte van het bedrag van belang is dat de Minister van Financiën, en dus het kabinet, op de hoogte wordt gesteld. Was dit bij de grondverkoop het geval? De tweede vraag die hierachter wegkomt luidt als volgt. Er wordt gesproken over een covenant tussen NS en ProRail. Hoe staat het daarmee? Worden dergelijke mislukkingen hiermee voorkomen?

De voorzitter:
Wilt u afronden?

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dan kom ik ten slotte bij het vrachtgoederenvervoer en de terechte zorgen van veel mensen in Brabant, maar ook uit dorpen en gemeenten elders. We hebben een petitie ontvangen. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen?
Dank u wel.

De voorzitter:
Dank u wel. Ik zag u nog de vinger opsteken, maar...

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Ik wilde u het woord geven.

De voorzitter:
Het is heel goed dat dat gebeurt, maar ik wilde het voorzitterschap even overdragen aan de heer Van Aalst. Hij kan de vergadering dan even leiden gedurende mijn inbreng. Ik moet de heer Van Aalst er wel op attent maken dat zijn interrupties in ieder geval op zijn, dus hij kan mij niet meer interromperen. Dat is het voordeel als je als laatste aan het woord komt!

Voorzitter: Van Aalst

De voorzitter:
Het is in ieder geval goed om als voorzitter nu de leiding te hebben over deze commissie. Dat is op zich best prettig. Ik denk dat ik daaraan kan wennen. Ik geef het woord aan de heer Ziengs van de VVD.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik dank u wel, voorzitter. Bij de procedurevergadering van vorige week heb ik namens de commissie een rappel laten uitgaan over het toegezegde stappenplan dat eigenlijk al was toegezegd voor februari. Dat ging inderdaad over de decentralisatie.

Dit stappenplan lezende krijg ik de indruk dat men nu al uitgaat van een nieuwe HRN-concessie voor tien jaar, zonder dat er eigenlijk onderzoek is gedaan of dat gewenst of noodzakelijk is. Het regeerakkoord is duidelijk: decentralisatie van een aantal spoorlijnen. Die zijn inmiddels in beeld. Het lijkt nu te vertragen bij de provincies. Er worden nieuwe colleges gevormd en kennelijk is dat een reden om de voortgang in de ijskast te zetten. Provincies zijn nu aan zet, maar lijken voorzichtig omdat er onduidelijkheid is over de financiering, zo bereiken mij signalen. Ik vraag de Staatssecretaris om het voortouw te nemen in de decentralisatietrajecten door bijvoorbeeld alvast een conceptversie op stellen, zoals jaren geleden ook is gedaan in Limburg. We verliezen daardoor geen tijd. Graag een toezegging hierop. We lijken namelijk in een trechter terecht te komen waardoor er tot 2025 niets meer gaat veranderen. Het regeerakkoord is helder, zoals ik net al zei: verdere decentralisatie en marktopenstelling richting 2025 en niet na 2025. Staatssecretaris, kom in beweging.

Voorzitter. Tijdens de onlangs gehouden rondetafel werd het Duitse model genoemd, waarin intercitylijnen op basis van open access in de markt worden gezet en de sprinterlijnen allemaal gedecentraliseerd worden. Is een dergelijk model onderzoekwaardig, zo vraag ik de Staatssecretaris. Dan de voortgangsrapportage van de HSL-Zuid en de langetermijnvisie. Eigenlijk komt deze visie neer op het behoud van de status quo. Het kan toch niet zo zijn dat de belangen van een vervoerder boven de belangen van de reiziger staan? Hsl blijft een zorgpunt binnen de jaarverantwoordingen van NS en ProRail. De VVD blijft pleiten voor een aanbesteding van de vervoersconcessie.

Dan het spoorgoederenvervoer. De ambitie om meer goederen per spoor te verzenden via de Betuwelijn lijkt nog ver weg. De cijfers over 2018 lijken gelijk of misschien wel lager uit te pakken. Zijn deze cijfers betrouwbaar? Onjuiste lage cijfers leiden namelijk tot een hogere prijs per kilometer en zullen het verschil met de prijzen in Duitsland weer vergroten. Verder bereiken ons veel brieven – de heer Amhaouch noemde het ook al – van gemeenten, maar ook van burgers die zich zorgen maken over het spoorgoederenvervoer door de steden. Staatssecretaris, die Betuwelijn ligt er niet voor niets. Is er al goedkeuring van de Europese Commissie voor de toegezegde prijsprikkels? Het spoorgoederenvervoer moet zodanig worden ingericht dat er sprake is van zo min mogelijk overlast. Ik heb daar in een AO Leefomgeving aandacht voor gevraagd. Ik heb toen met name gevraagd naar het systeem van mankementdetectie, waarover de ILT publiceerde. Heeft de Staatssecretaris daar nog naar kunnen kijken? Hoe staat het met de besluitvorming in Europa over de stillere routes voor het spoorgoederenvervoer?

Dan heb ik nog een paar vragen aan de Staatssecretaris. In het VAO Internationaal spoor heb ik een motie aangehouden, waarin ik vroeg om de ACM te laten adviseren over het voordeel van de HRN-concessiehouder. Uit de brief van de Staatssecretaris maak ik op dat er geen advies nodig is, omdat er geen sprake zou zijn van voordeel. Ik maak hier niet uit op dat de ACM geconsulteerd is, wat mij wel is toegezegd door de Staatssecretaris. Ik krijg graag een toelichting van de Staatssecretaris.

Over de grondtransacties is er een uitgebreide brief van de Staatssecretaris gekomen. Meerdere leden hebben er al iets over gezegd, maar ik wil daar nu eigenlijk niet al te veel over zeggen, omdat vanuit de vaste Kamercommissie de heer Van Aalst is gevraagd om de voorbereiding hiervan te doen. Ik vermoed dat dit in het volgende AO wat uitgebreider aan de orde kan komen.

Dan een paar vragen vanuit vorige AO's, die ik toch maar even meeneem; anderen hebben dat ook gedaan. Ik zeg altijd dat je een broedende kip niet moet storen, maar de vraag is natuurlijk wel of er al een beetje zicht is op een onderzoek naar aanleiding van de motie van 6 december over een snellere verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. De heer Van Dijk noemde die net al en ik geloof dat ook de ChristenUnie ernaar verwees. Heeft de Staatssecretaris al met de Europese Commissie kunnen spreken over het mogelijk toevoegen van de lijn Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen aan de TEN-T-corridor?

Voorzitter, tot slot. Hoewel de prestatiecijfers op de hsl wat wankel zijn, kunnen we toch stellen dat de overige KPI's een beter beeld geven. Daar hoort dan toch een compliment bij. Na afloop van de rondetafel werd ik aangesproken door een medewerker van de Nederlandse Spoorwegen, die het belang van het spoor onder mijn aandacht bracht. Een enthousiaste en betrokken medewerker, die in de veronderstelling verkeerde dat onze partij zich alleen maar richt op het autoverkeer. Zijn verbazing was heel erg groot toen ik hem vertelde wekelijks met de trein te reizen vanuit het noorden, praktisch altijd naar tevredenheid. Ik wilde dat toch even melden; daarom deze afsluitende zin.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, de heer Ziengs. Met weemoed draag ik de leiding van deze commissie weer aan u over.

Voorzitter: Ziengs

De voorzitter:

Ik dank u voor de verrichte inspanning. Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Zij heeft twintig minuten nodig voor de beantwoording. Wij gaan dan om 11.40 uur verder. Ik schors de vergadering.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We gaan door met het algemeen overleg Spoor. De Staatssecretaris zal overgaan tot de beantwoording. Er zijn veel vragen gesteld, vandaar dat ik iets langer de tijd heb genomen om te hervatten. We krijgen twee interrupties. Voordat ik het woord geef aan de Staatssecretaris, noem ik even de blokjes. We hebben de volgende blokjes: toekomst ov, hsl, spoorgoederen, grondtransacties en overige vragen. Ik wil voorstellen dat we proberen om de blokjes af te ronden en dan de interrupties te doen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Met uitzondering van de heer Van Aalst, die wellicht met het verkeerde been uit bed was gestapt, kan ik zeggen dat ik overall heel erg blij ben met de inbreng van de leden van de commissie. Want wat lees ik eigenlijk? Wat proef ik door de inbreng van alle leden van de commissie heen? Dat is dat zij grote ambities hebben voor het openbaar vervoer. Die heb ik ook. De leden vragen om meer treinen, snellere treinen, meer lijnen, meer steden, meer goederen, meer veiligheid, meer internationaal, meer reizigers, meer robuustheid, goed onderhoud, graag tien jaar sneller en ook om meer toegankelijkheid. Heel graag! U zegt allemaal ook: meer geld. Maar in de verhoudingen tussen kabinet en Kamer is het zo geregeld dat ik niet bepaal hoeveel geld u heeft, maar dat u bepaalt hoeveel geld ik heb. Ik moet het dus doen met het geld dat ik heb.

Ik probeer zo goed mogelijk gebruik te maken van het geld in het belang van de reiziger. Dat betekent dat ik u zo min mogelijk teleur probeer te stellen qua mooie ambities die u heeft. Die zou ik graag waar willen

maken, maar soms moet ik wel scherp kiezen in wat ik kan doen. En dan moet ik natuurlijk prioriteit geven aan onderhoud en beheer, want het op orde houden van de basis van wat je hebt, is natuurlijk de basis voor elke dienstregeling. Daarna is het slim om te kijken of je datgene wat je hebt met relatief beperkte investeringen nog beter kunt benutten. Vervolgens kun je bekijken waar eigenlijk de missing links, de ontbrekende schakels, zitten om de grote ambities te realiseren. Waar vraagt dat echt om uitbreidingsinvesteringen?

Wat wil ik met het Toekomstbeeld OV doen? Ik heb dit niet alleen samengesteld, want dit toekomstbeeld is in samenwerking met alle partijen opgesteld. We hebben letterlijk allemaal onze handtekening onder een puzzelstukje gezet en daarmee samen fysiek het plaatje van het Toekomstbeeld OV gelegd. Met al die partijen, de regio's, de goederenvervoerders en alle andere vervoerders op het spoor, en de reizigersorganisaties hebben we samen het Toekomstbeeld OV geschetst en gezegd: dit is de samenhang tussen al de opgaven die er in mijn regio, mijn sector of voor mijn groepering gelden. Dat betekent ook dat we met het Toekomstbeeld OV de samenhang van alle individuele investeringsbeslissingen die wij hier met elkaar bespreken, en van alle investeringsbeslissingen die in de regio worden genomen, schetsen en bewaken.

We willen voor de toekomst een beeld geven van waar we met elkaar aan werken. De Kamer heeft heel terecht geschetst dat dit betekent dat je in kaart kunt gaan brengen waar we nu staan en wat de opgave is waar we de komende tijd voor staan. Je kunt je dan ook een beeld beginnen te vormen van hoeveel geld nodig is als we dat willen. Dat is een belangrijke onderbouwing voor de politieke discussie over de hoeveelheid geld die nodig is voor het openbaar vervoer. Daarom wordt er in het Toekomstbeeld OV zelf ook al een soort schets gegeven van de orde van grootte van bedragen. Die hangen natuurlijk samen met de scenario's, maar het is misschien goed om aan te geven dat we daarin een eerste vingeroefening hebben willen doen.

Omdat die bedragen er niet meteen zijn en het natuurlijk ook niet zo is dat we nu helemaal niks kunnen, kijken we met alle partijen en alle regio's elk jaar weer naar de investeringsbeslissingen die we dat jaar gaan nemen. Komend najaar gaan we in de discussies rondom het MIRT investeringsbesluiten nemen. Het Toekomstbeeld OV biedt dus een heel mooi toetsingskader om aan te geven waarom een bepaald investeringsbesluit bijdraagt aan het realiseren van dat gezamenlijke beeld. Dan weet je ook waar je met elkaar op koerst en op welke manier je de prioriteiten bepaalt. Ik probeer met alle regio's uit te werken wat er nodig is in die regio. Tegen iedereen die daaraan gerefereerd heeft, zeg ik dat dit zeker in samenhang gebeurt met de grote woningbouwopgave die er is. Want die is er absoluut. Juist in de wijken die je nieuw gaat bouwen, moet je ervoor zorgen dat je zo veel mogelijk aansluit bij de bestaande ov-infrastructuur om die maximaal te benutten. Waar je binnenstedelijk bouwt, moet je ervoor zorgen dat je bij het inrichten van je wijk rekening houdt met het aansluiten op het openbaar vervoer of een mogelijkheid om met de fiets naar de binnenstad te gaan. Laten we de fiets maar even meenemen in het openbaar vervoer, ook al is dat een privaat middel. We moeten dat zeker niet vergeten als geheim wapen tegen de drukte in de binnenstad. Een mooi voorbeeld vind ik de plannen die voor het Utrechtse Beurskwartier worden ontwikkeld. Die worden echt ontwikkeld voor binnenstedelijk bouwen. Daarbij wordt er expliciet ruimte gegeven aan de fiets, maar minder ruimte voor individuele parkeerplaatsen. Wel maken deelautoconcepten onderdeel uit van dat plan. Als je daar een woning neemt, weet je dus dat dat het vervoersconcept is waar je voor kiest. Dit is anders dan in het verleden. Toen werd er gebouwd en achteraf werd er nagedacht over het bijbehorende vervoersconcept. Samen met de Minister van BZK en Minister Cora van Nieuwenhuizen werk ik – we doen

dit dus met z'n drieën – aan de integrale besluitvorming met al die provincies en steden die voor hele grote uitdagingen staan. Dat is ook de samenhang met het MIRT en de NOVI. Daar is naar gevraagd. We proberen de dingen juist heel nadrukkelijk met elkaar te verbinden en in zo'n gebiedsgerichte aanpak de besluiten te nemen die nodig zijn om de grote vraag op te vangen.

Dat relateert misschien ook aan de manier waarop mevrouw Kröger de zin heeft gelezen: het ov moet zijn deel voor zijn rekening nemen. Dat wil niet zeggen dat dat het deel is dat het tot nu toe altijd was. Dat is het logische deel in de opgave die er straks ligt. Ik noemde het voorbeeld van het Beurskwartier in Utrecht. Ik denk dat de bewoners daar gemiddeld gezien in de binnenstedelijke omgeving voor een groter gedeelte gebruik zullen gaan maken van openbaar vervoer. We zien dat het openbaar vervoer in steeds meer steden een groter deel zal moeten opvangen in het binnenstedelijk verkeer. In de komende tien jaar komen er in de Randstad 500.000 mensen bij. Dan kan er niet dezelfde verdeling zijn als in het verleden. Daarom is de gebiedsgerichte ontwikkeling zo belangrijk. Dat doen we samen met de steden. We doen het ook integraal samen met de Minister.

Dat was mijn algemene inleiding. Dan kom ik nu op een heleboel vragen van de leden. Wat is de groeiende vraag qua openbaar vervoer? In 2040 verwachten we zo'n 30% tot 40% meer reizigers dan nu. We willen ook dat al die reizigers tevreden reizigers zijn. Daarvoor moeten we echt met z'n allen enorm aan de bak. Daarom zijn wij hier nu aan het nadenken over de goede prioritering in de plannen. De provincies, ProRail en NS moeten keihard werken om alle ambities en de dingen die we willen, bij te kunnen benen. Wat het Toekomstbeeld OV inhoudt, heeft u kunnen lezen. Gezien de tijd ga ik dat niet allemaal opnieuw uitleggen. Het is echt een breed plan. Het gaat niet alleen om de stedenring. Ik vind het echt belangrijk om dat te benadrukken. Het gaat zowel om een metro-achtig stelsel als om snelle verbindingen naar de landsdelen. Van het begin af aan is dit een belangrijk onderdeel. Het is terecht dat u hier ook aandacht voor vraagt, want dat is echt een belangrijk deel. Het gaat ook om de knooppunten waarop de landelijke investeringen zich moeten vermengen met de regionale en de lokale investeringen om het fijnmazige ov-netwerk dat meer is dan alleen spoor, overal in Nederland goed uit te rollen.

Ik deel de ambitie dat het openbaar vervoer overal in Nederland een goede modaliteit moet zijn, ook al zal dat verschillende vormen hebben. Daarom werken we bijvoorbeeld ook hard aan MaaS-pilots. Je ziet dat een regio die minder dichtbevolkt is – dat is nog wat anders dan een krimp-regio – om een ander ov-concept vraagt. Maar ook daar moeten we ervoor zorgen dat het aantrekkelijker wordt dan het nu soms is. Ik zie hele mooie voorbeelden, bijvoorbeeld in Groningen, waar ik was. Daar hebben ze op een fantastische manier allang afscheid genomen van grote lege bussen die door het landschap rijden. Ze hebben hele mooie concepten waarbij mensen met het openbaar vervoer eigenlijk van deur tot deur worden gebracht. Mensen die vroeger misschien een drempel hadden om weer deel te nemen aan het openbaar vervoer, kunnen dat daar nu weer makkelijker doen. Zo kunnen we, denk ik, naar een win-winsituatie, maar dat vraagt hele goede samenwerking tussen vervoerders, regionale overheden en nationale overheden. Het is dus een prachtige agenda om met elkaar aan te werken. Voorzitter, u merkt dat ik hart heb voor de zaak. Over de financiering heb ik al iets gezegd. Ik denk dat het in kaart brengen van de plannen een heel belangrijke voorwaarde is om vervolgens te bekijken wat we kunnen doen en wat nog niet. Alternatieve bekostiging is net ook genoemd. Financiering en bekostiging moeten we altijd goed uit elkaar houden. Financiering betekent dat je een lening kunt afsluiten. Dat kan de overheid. Bekostiging betekent echt: wie betaalt nu voor het hebben van deze faciliteit? Ook daar hebben we laatst in een overleg gehad met de Minister-President en een aantal grote steden. Daar werd

gezegd dat we echt moeten bekijken hoe we de externe bekostiging kunnen regelen. Daarvoor is een speciale studiegroep ingericht. Die kijkt ook naar wat ze in het buitenland doen. We moeten hier op allerlei manieren over nadenken. Hoe kunnen we op die manier meer externe fondsen naar het openbaar vervoer krijgen, omdat heel veel partijen daarvan kunnen profiteren?

De voorzitter:

Ik heb toch een interruptie van mevrouw Kröger. Zitten we al aan het einde van het blokje?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nee, nee, nee, we zitten nog lang niet aan het einde van het blok.

De voorzitter:

We zitten nog niet aan het einde van het blok, maar mevrouw Kröger, u mag wel interrumperen. Dat is geen punt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Fijn. Dank u wel, voorzitter. Toch even die kip-eisituatie met die financiering. De Staatssecretaris begint haar antwoord met de uitspraak dat de Kamer ongelofelijke ambities heeft: het moet meer, het moet sneller et cetera. Maar er is ook de realiteit van beperkt budget. Volgens mij stellen wij daar nou precies vragen over. Zijn er geen scenario's te schetsen met verschillende ambitieniveaus met daarbij de kostenplaatjes voor 2030 en 2040? Dan hebben we zicht erop. We zijn geheel op de hoogte van het huidige budget van deze Staatssecretaris, maar het is natuurlijk wel goed dat we ons denken niet laten inperken door een budget. En dat idee krijgen we nu wel.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nee, laat ik dat idee dan van tafel vegen. Juist daarom is het Toekomstbeeld OV 2040 er. We hebben een wat langere termijn genomen om niet de indruk te wekken dat we alleen maar plannen hebben voor de budgetten die we nu hebben en morgen kunnen realiseren. We hebben ook niet zo ver in de toekomst gekeken dat het de vraag is wat dan de relatie is tussen waar je dan naartoe wilt en wat je nu gaat doen. Daarom is er het Toekomstbeeld OV 2040. In dat toekomstbeeld staan globaal de bedragen genoemd die daarvoor nodig zijn. Die gaan we de komende jaren verder uitwerken. Die analyse wordt inderdaad gemaakt. Ik heb wat ik heb, maar het denken moet niet stilstaan. Het ov is gewoon nodig om de groei in mobiliteit op te vangen. We moeten dan ook ongeveer weten wat de plaatjes zijn die daarbij hangen, dus dat wordt absoluut uitgewerkt. Volgens mij zijn mevrouw Kröger en ik het eigenlijk erover eens dat de financiële uitwerking belangrijk is als basis voor verdere planvorming en besluitvorming over budgetten om die mogelijk te maken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Fijn. De Staatssecretaris zegt dat ze de verdere horizon wil, omdat het niet alleen gaat over het budget tot 2030 dat we nu al kennen. Dan is er toch ook geen reden om niet invulling te geven aan de extra ambitie die de Kamer aangeeft en verschillende scenario's te schetsen? Misschien is er dan een ov-plusplusplan dat nog een stukje duurer is en waar we wellicht pas na deze kabinetsperiode het geld voor bij elkaar kunnen sprokkelen. De Staatssecretaris begint haar betoog met te zeggen: jullie hebben heel veel ambities en dat kan niet allemaal met het geld dat er is. Ik hoor eigenlijk graag van de Staatssecretaris of zij deze ambities wil meenemen in een ov-plusplusplan.

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

Volgens mij begon ik niet met te schetsen: u heeft veel ambities, maar ik heb het geld nu niet. Ik begon met te zeggen: we hebben samen veel ambities, heel veel ambities. Volgens mij constateren we samen dat we daar nu het geld nog niet voor hebben. Dat is zo. In the end zullen er altijd meer ambities zijn dan dat er geld is. Het zal dus altijd een kwestie zijn van keuzes maken. Dat zal ook gelden voor het wegendomein. Dat geldt ook in het onderwijs en op het vlak van klimaat. Wat je ook wilt, uiteindelijk zul je moeten kiezen, want er is altijd een einde aan het budget. Wat we met het Toekomstbeeld OV hebben gedaan, is schetsen wat de grote lijn is en waar we naartoe willen. Maar de verdere uitwerking en de concrete plannen zullen natuurlijk bepalen waar er echt een tandje bij moet en welk budget daaraan hangt. Waar geven we prioriteit aan? Er zijn dus verschillende scenario's geschetst. De schatting van de globale investeringskosten is daarin opgenomen. Er staan meerdere scenario's in. Als je kiest voor een scenario van alleen benutten, heb je het over 2 miljard tot 4 miljard. Als je naar het allerdurste plusplusplusscenario gaat – dat zit er ook in – dan heb je het over 18 miljard tot 33 miljard. Er zit dus een ruime marge van ambitie in de plannen die we zouden kunnen uitvoeren. Dit biedt een basis voor verdere gedachtenvorming over het ambitieniveau dat we met elkaar denken te kunnen realiseren.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een interruptie van de heer Van Aalst.

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

Ik wilde eigenlijk wachten tot het einde van het blokje, maar misschien is het net zo productief om het nu gelijk te doen, voordat het hele onderwerp weer van tafel is. De Staatssecretaris zei dat ik met het verkeerde been uit bed ben gestapt, maar ik zou zeggen: juist niet, maar bereidt u zich voor op de dag dat ik wel een keer met het verkeerde been uit bed stap en op hoe de tekst er dan uitziet.

Ik begin daarmee, omdat de Staatssecretaris een beetje het beeld schetst dat ik, de PVV eigenlijk, als enige afwijk. Ik constateer dat ik in misschien wat meer heldere taal heb uitgelegd dat ik het een flutplan vind. Volgens mij is het beeld in de commissie juist dat niemand heel erg blij is met dit plan. Er zitten positieve dingen in, maar ik hoor naast mij eigenlijk alleen maar kritiek over dingen die niet toegevoegd zijn en ambities die niet waargemaakt zijn. Het valt ons ook op dat het allemaal heel wollig is. Er zit eigenlijk helemaal niets in.

De voorzitter:

En uw vraag is?

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

Mijn vraag is wanneer we uiteindelijk eens het oppositie-Kamerlid Van Veldhoven terugzien in plaats van de wollige Staatssecretaris?

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

Deze najaarsronde komen er weer investeringsbeslissingen, de volgende najaarsronde komen er weer investeringsbeslissingen en het jaar daarna weer. Zo ziet u elk jaar heel concreet waar het geld heen gaat. In dit plan ziet u ons gezamenlijk beeld, samen met de regio's en alle andere partijen die nodig zijn voor het realiseren van het ov-systeem, dat de samenhang geeft tussen al die investeringen.

De voorzitter:

Aanvullend nog, de heer Van Aalst.

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

In dit document zien we dat heel veel ambtenaren heel veel dingen uitgewerkt hebben of juist niet uitgewerkt hebben, maar dat alles in z'n algemeenheid blijft, waardoor we als Kamer volgens mij juist geen beeld krijgen van waar we nu met elkaar naartoe gaan in 2040. Het is natuurlijk ook bijzonder dat dat over een hele lange periode gaat. Ik heb eigenlijk geen beeld van hoe 2040 eruitziet en welke keuzes we gaan maken. Dat zijn juist de keuzes die we nu als Kamer moeten gaan maken om straks klaar te zijn voor 2040. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus of het haar niet verstandig lijkt om op korte termijn met concrete investeringsvoorstellen te komen waarover wij een beslissing kunnen nemen. Ik zeg altijd maar: ik maak liever een verkeerde keuze dan helemaal geen keuze. Het lijkt er nu op dat we absoluut geen keuzes maken. Is de Staatssecretaris dat met mij eens?

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

Ik wil de heer Van Aalst heel graag helpen om geen verkeerde keuzes te maken. Daarom is het van belang dat hij, als ik dit najaar weer met concrete voorstellen voor investeringen kom, dan ook een groter plan heeft op basis waarvan hij kan beoordelen of dat wel of niet verkeerde keuzes of investeringsbeslissingen zijn. Dan geven we het geld dat we nu hebben, op een goede manier en ook in samenhang uit, zodat je niet aan de ene kant een investering doet die eigenlijk voorsorteert op links en aan de andere kant een investering doet die voorsorteert op rechts. Daarom is dat grote plan van belang. Ik ondersteun de heer Van Aalst daarin graag bij het nemen van de goede investeringsbeslissingen. Alle concrete investeringsbeslissingen worden overigens in het kader van het MIRT natuurlijk ook altijd verder uitgewerkt en onderbouwd en kunnen ook door de Kamer gevolgd worden.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat de Staatssecretaris doorgaat met de beantwoording.

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

Voorzitter. Ik heb in mijn inleiding al iets aangegeven over de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's, dus over hoe we de samenhang met de woningbouw voorzien. Wat levert het Toekomstbeeld OV op voor verbindingen uit de regionale steden? Het geeft een visie voor de toekomst van het ov voor heel Nederland, dus ook voor bepaalde steden of delen van het land die niet specifiek benoemd zijn. Voor alle landsdelen is bepaald welke ontwikkelingen kansrijk zijn. Er zijn goede en snelle verbindingen via enkele sterke assen naar alle landsdelen voorzien. Noord-Nederland of Zeeland zijn niet minder belangrijk dan Zuid-Holland of Brabant; laten we dat nog een keer heel duidelijk zeggen. Er zijn wel specifieke uitdagingen, die gewoon per landsdeel verschillen. De 500.000 mensen die naar de Randstad komen, vormen een andere uitdaging dan de snelle verbinding met Groningen, die vraagt om een andere oplossing maar die evengoed om een oplossing vraagt. In het vervolg van het Toekomstbeeld OV zullen alle regio's ook zelf aan de slag gaan met het definiëren van wat voor ons nodig is. Ik doe dat samen met hen. Zo heb ik bijvoorbeeld al met de burgemeester van Groningen aan tafel gezeten; dat is het antwoord op een vraag van de heer Van Dijk. Daarbij hebben we samen gezegd: laten we nou eens kijken of we van die reistijdwinst van een halfuur onze gezamenlijke ambitie kunnen maken. Tegen de heer Schonis zeg ik, wat Zeeland betreft, dat je zo'n zelfde reistijdwinst eigenlijk als een gezamenlijk doel en een soort perspectief zou moeten zien, in de zin van: kunnen we daar nou naartoe werken met elkaar? Ik heb met Limburg inderdaad hard gewerkt aan de Maaslijn. Ik heb met Noord-Brabant hard gewerkt aan het oplossen van de problematiek van de intercity Dordrecht-Breda-Eindhoven en met Groningen aan

Veendam-Stadskanaal. We werken dus in alle regio's aan de projecten die voor die regio's van belang zijn. Daar kunt u absoluut van op aan. Dan is er de vraag wat de ambitie is met betrekking tot de Nedersaksenlijn. Voor een deel hebben we daar nu overeenstemming over kunnen vinden. De Nedersaksenlijn is Groningen-Veendam-Stadskanaal-Twente, maar kent echt nog wel een aantal ontbrekende schakels. Dan kom je toch wel op totale kosten uit van 500 miljoen euro à 600 miljoen euro. Dat zijn forse bedragen. Ik ben wel blij dat we nu overeenstemming hebben kunnen vinden over de reactivatie van het eerste gedeelte, Veendam-Stadskanaal, maar 500 miljoen euro à 600 miljoen euro is een heel fors bedrag.

Er was nog een vraag over Zeeland en de verbinding via Breda. Dat is bedoeld als conceptueel beeld. De lijn vanaf Rotterdam buigt naar Dordrecht en Roosendaal in de richting van Zeeland. Misschien is het van belang om dat nog aan te geven.

De heer **Schonis** (D66):

De vraag was van de heer Stoffer, maar als ervaringsdeskundige zal ik deze vraag even oppakken. Op dit moment is Roosendaal de overstap voor Zeeland en trouwens voor heel Zuidwest-Nederland. Dat is van oudsher zo. Het plaatje in het Toekomstbeeld is dat dat naar Breda gaat. Dat heeft natuurlijk alles te maken met de internationale overstap voor de hsl. Op dit moment is er, als je van Zeeland naar Breda gaat, een hele vervelende overstaptijd in Roosendaal; volgens mij is dat meer dan tien minuten. De suggestie van de heer Stoffer, die ook wel in lijn is met mijn eigen ervaring, is: als je zegt dat we Zeeland goed bereikbaar moeten houden en als je daarbij van Roosendaal naar Breda gaat, zorg er dan voor dat die verbinding Roosendaal-Breda verbetert. Neem dat dus mee in de nieuwe concessie.

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

Dat zijn allemaal hele goede suggesties. Voor een deel zit het boeken van reistijdwinst soms in het optimaliseren van een dienstregeling. Soms zit het in infrastructurele investeringen. Ik denk dat we al dit soort elementen moeten meenemen in het kijken naar hoe we die substantiële reistijdwinst kunnen boeken. Ik voeg daar een kleine waarschuwing richting de leden aan toe. Soms vraagt dit ook keuzes. Reistijdwinst is soms namelijk ook te boeken door een paar keer per dag een station over te slaan. Dan heb je een snelle trein, misschien een aantal keren per dag, maar dat betekent dan wel dat je moet zeggen dat die snelle trein op een aantal stations niet stopt. Dat is misschien altijd minder leuk nieuws dat je dan brengt, maar met die keuzes kun je die reistijdwinst wel boeken en ook relatief snel. Daar komen we dus zeker nog met elkaar over te spreken.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris gaat verder met de beantwoording.

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

Ja, dank u wel, voorzitter. Dat is eigenlijk ook het antwoord op de vraag van het CDA maar ook van de heer Ziengs over Assen. Ook dat is een belangrijke plek in het Noorden. In de uitwerking van de gebiedsspecifieke wensen in het Noorden zal natuurlijk goed gekeken worden naar alle steden, naar de behoeften daar en naar wat de interactie dan is met de wens om de reistijdwinst van Groningen naar de Randstad met een halfuur te bekorten. Je zult dan ook daar moeten kijken wat vanuit het perspectief van de regio daarin de optimale oplossing is. Dan de vragen over de Lelylijn en de vraag over Utrecht-Breda. Ik zei in de inleiding al dat we het hebben over een Toekomstbeeld OV en dat dat soms niet de trein zal zijn. Volgens mij moet niet het middel vooropstaan maar het doel, namelijk dat het ov een goede oplossing moet zijn. Soms

heb je het dan misschien eerder over een tram of een HOV-verbinding dan over nieuwe spoorrails. Ik denk dat we die flexibiliteit met elkaar moeten hebben om zo veel mogelijk te kunnen doen met het budget waar we de beschikking over hebben. Dat geldt volgens mij zowel voor de verbinding van een aantal steden die vallen onder het plan-Lelylijn als voor de verbinding Breda-Utrecht. Specifiek naar de Lelylijn is in het verleden natuurlijk uitvoerig onderzoek gedaan. Er is uiteindelijk geconcludeerd dat de meerwaarde toen relatief beperkt was. Toen is 2 miljard beschikbaar gesteld voor Noord-Nederland, voor specifieke maatregelen. Daar is dus al wel een keer goed naar gekeken. Dat maakt het misschien ook logischer om nu in eerste instantie via HOV-verbindingen te kijken wat daar nog te optimaliseren is.

Dan de vraag van de heer Drost over de IC-verbinding Amsterdam-Amersfoort. Er is geen sprake van schrappen daarvan. Ook de IC-verbinding Amsterdam-Amersfoort is namelijk hard nodig om de groei van het aantal treinreizigers op te vangen. We kijken wel hoe we de groei rondom Utrecht CS goed kunnen faciliteren. In het programma UNed onderzoek ik met de regio heel goed wat daarvoor nodig is, maar er is dus geen plan voor het schrappen van die IC.

De heer Stoffer vroeg naar zijn geboorteplaats Harderwijk. Ik weet dat de NS er op basis van de bestaande infrastructuur veel aan gelegen is op korte termijn de verbindingen met Harderwijk te optimaliseren. In de voorgenomen dienstregeling van 2020 wil de NS in de spits extra treinen rijden tussen Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort. Daar gaan dan vier sprinters per uur rijden. Deze geven in Amersfoort dan een goede aansluiting op de intercity's richting Utrecht Centraal en Schiphol Airport. Hierdoor krijgen 600 reizigers in de ochtend- en in de avondspits meer mogelijkheden en een tot tien minuten snellere reistijd naar Amersfoort en verder richting Utrecht.

Dan was er de vraag hoe de Staatssecretaris aankijkt tegen extra stations, bijvoorbeeld Staphorst en Dordrecht Leerpark. Nieuwe stations kunnen bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid. Dat moet telkens in regionaal en nationaal perspectief goed worden onderzocht, ook het extra stoppen versus het snel doorrijden. Een voorwaarde is natuurlijk altijd dat er ook voldoende vraag is en dat het niet leidt tot een verslechtering voor de totale reizigersgroep, want we zeggen met elkaar steeds dat de reiziger centraal staat. Soms heeft het voor de ene reiziger voordelen en voor de andere reiziger nadelen. Dat zullen we ook steeds tegen elkaar moeten afwegen.

Dan kom ik bij internationaal vervoer. Dat is natuurlijk een belangrijke ambitie. We weten allemaal dat het taaie materie is, maar ook hier zijn we volgens mij met elkaar steeds op zoek naar wat er wel kan en waar we versnelling kunnen aanbrengen. Verbeteringen op internationaal spoor kosten tijd door verschillen in spoorssystemen of verschillen in regelgeving, maar ook door iets heel basaal zoals afstemming van dienstregelingen, die natuurlijk aan beide kanten van de grens nationaal geoptimaliseerd wordt. U vroeg mij zojuist ook weer op een aantal punten naar zo'n dienstregeling. Als je dat dan ook moet combineren over de grens, maakt dat het gewoon lastiger, maar we gaan daar absoluut achteraan. We willen komen tot twee krachtige hsl-waardige verbindingen. Naar het zuiden hebben we er één en je zou kunnen zeggen dat we er met de Eurostar eigenlijk ook één naar het westen hebben. Maar ook naar het oosten, naar onze belangrijkste handelspartner, moet dit beter. We werken hard aan verbinding van een aantal IC-stations aan beide zijden van de grens, aan betere aantakking op het Europese hsl-netwerk en ook aan goede internationale verbindingen in de regio, omdat je ook de sociale en economische cohesie in een regio wil verbeteren.

De heer Schonis vroeg of de Europese Commissie een grotere rol kan spelen bij het aantrekkelijker maken van de internationale trein. Ik denk inderdaad dat de Europese Commissie, ook de nieuwe Europese

Commissie, een grote rol en betekenis kan hebben op dit vlak. De EU werkt aan digitale standaards en innovatieprojecten. Wij kijken daar op een groot aantal punten dus absoluut naar. Ik zal het internationale plan graag in ontvangst nemen en kijken naar de voorstellen die daarin worden gedaan. Dan zullen we er nog een keer schriftelijk op reageren als de heer Schonis dat op prijs stelt. Als we echt naar een Europees netwerk willen dat op kortere afstanden een goed alternatief is voor het vliegtuig, dan kunnen we dat volgens mij niet zonder Europa. Daar zullen we Europa gewoon voor nodig hebben. Ik ben zeer gemotiveerd om daar ook met de nieuwe Commissie over te gaan spreken om te kijken waar zij ons kan helpen om onze ambities te verwezenlijken.

Er zijn een aantal vragen gesteld over Eindhoven-Düsseldorf. In het najaar en begin dit jaar heb ik hierover met uw Kamer gesproken. Tijdens het VAO Spoor op 21 februari hebben we het programma van eisen geaccordeerd. Op basis hiervan wordt op korte termijn een overeenkomst getekend met de provincie Noord-Brabant en de Duitsers. Duitsland is voornemens om eind dit jaar de aanbesteding te starten, zodat de trein in 2025 kan gaan rijden.

Nu komen er een paar specifieke vragen, bijvoorbeeld van de heer Ziengs. Hij vroeg naar de ACM-consultatie. In het VAO heb ik inderdaad toegezegd dat ik bereid ben om de ACM te vragen of het voornemen om opbrengsten aan de HRN-exploitant toe te delen, invloed heeft op het gelijke speelveld. Ik zal deze vraag inderdaad voorleggen aan de ACM voordat de aanbesteding eind dit jaar daadwerkelijk start. Die vraag wordt dus beantwoord. We gaan beginnen met het proces van de aanbesteding, maar voordat de aanbesteding start, zorgen we dat we het antwoord van de ACM op het punt van het gelijke speelveld hebben.

Verschillende leden hebben vragen gesteld over Amsterdam-Eindhoven-Heerlen-Aken. De studie naar de haalbaarheid van de mogelijke IC-dienst vanuit de regio Amsterdam via Heerlen naar Aken is bijna afgerond. De heer Amhaouch en de heer Laçin hebben daar vragen over gesteld. Op basis van het onderzoek overleggen we nu met de NS en de betrokken overheden, inclusief NVR en het EurekaRail-verband. Voor de zomer hoop ik te besluiten over de mogelijke invoering van deze IC-dienst.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Wat dat laatste punt betreft laat de Staatssecretaris nog wat ruimte over voor twijfel, want zij had het over «de mogelijke invoering van deze dienst», terwijl er volgens mij heel heldere afspraken zijn gemaakt tussen verschillende partijen om die lijn, waarvoor de infrastructuur al klaar ligt, door te trekken naar Aken, ofwel in de IC-variant, ofwel in de regiovariant. Kan de Staatssecretaris die twijfel wegnemen, zodat we rustig kunnen slapen?

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

Die verbinding is van belang. Het is goed om te weten dat, mocht de IC-dienst financieel of anderszins niet haalbaar blijken, Arriva zich in haar offerte aan de provincie Limburg bereid heeft verklaard in elk geval een tweede verbinding tussen Heerlen en Herzogenrath te bieden zodra de infrastructuur gereed is. De verbinding gaat dus in ieder geval verbeteren. Daar zetten we met elkaar alles op in. Voor de zomer krijgt u een besluit over de IC. Meer details weet ik uit mijn hoofd niet over deze lijn. Als er nog hele specifieke vragen zijn, dan ben ik altijd graag bereid om de heer Amhaouch daarover nog extra in te lichten.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris gaat verder met de beantwoording. Nee, er is toch nog een interruptie van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, ook op dit punt. Ik wil de vraag van de heer Amhaouch ondersteunen. Volgens mij is de ambitie om daar een IC-lijn van te maken. Die haalbaarheidstoets komt voor de zomer. Ik ben wel benieuwd naar de kaders en dergelijke van die toets, maar die zien we dan wel voor de zomer bij het verschijnen daarvan. Volgens mij rijdt er nu al een stoptrein, maar het moet allemaal beter, juist ook om datgene wat ik in mijn inbreng aangaf: het is een internationaal knooppunt en volgens mij willen wij allemaal mensen uit het vliegtuig in de trein halen. Ik ben benieuwd naar die haalbaarheidstoets. Ik hoop dat we daarna ook nog door gaan praten over deze lijn, dat dit een intercitiylijn wordt, dat we daarop gaan inzetten en dat we de mogelijkheden daarvoor in ieder geval goed gaan benutten.

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

We delen de ambitie. Daar is natuurlijk in geïnvesteerd. De financiering van de realisatie is afgesproken. De planuitwerking is gaande, dus er wordt hard gewerkt met de ambitie om dat echt te verbeteren. Juist het internationale knooppunt moet beter benut worden. Voor de zomer komen daarop terug bij de Kamer.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De Staatssecretaris gaat verder met de beantwoording.

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

Voorzitter. Er is nog een andere lijn waar we inderdaad hard mee aan de slag zijn, maar waarbij ik met zelf ook weleens afvraag of er niet nog meer tempo op kan. Dat is de lijn Weert-Hamont. Waarom duurt dat zo lang? De NMBS is bezig met het inschatten van de businesscase. Als je kijkt naar de logica van die lijn, zie je dat een aparte aanbesteding eigenlijk lastig haalbaar is. Het meest logische is – dat heb ik ook gedeeld met de Kamer – dat de NMBS doorrijdt. Zij schatten nu de businesscase in. Ook hierover wil ik de Kamer voor de zomer informeren. Ik zal ervoor zorgen dat we proberen om wat extra druk en spoed uit te oefenen op deze lijn, want ik snap heel goed dat de Kamer vraagt: hoe complex is het en wanneer zien we wat meer daarvan? We gaan ons daar dus hard voor maken.

Mevrouw Kröger vroeg nog hoe we inzetten op dingen als het verlengen van perrons. In de trits van zorgen dat je basis op orde is en daarna inzetten op maatregelen die eigenlijk relatief kleine investeringen vragen om uiteindelijk beter te benutten wat er ligt, horen natuurlijk ook dingen als perronlengte, treinlengte, ander materieel, nieuwe technologie en informatiesystemen om reizigersstromen beter te geleiden. We kijken naar al dat soort dingen. We doen dus en-en. We zetten daar dus absoluut op in.

Wat is de betekenis van het Toekomstbeeld OV voor de besluitvorming over de ordening op het HRN na 2025? We gaan begin 2020 met elkaar spreken over het HRN. Het Toekomstbeeld OV schetst waar we naartoe willen. Daarna moet je kijken of je ordening past bij hetgeen je wilt bereiken. Het schetst dus een beeld van waar je heen wilt. Dan weet je ook op welke manier je je concessies moet inrichten om zo goed mogelijk te passen bij het beeld dat je zelf schetst van wat je wilt.

Ik heb al iets gezegd over de potentie van alternatieve bekostiging. Er is een studiegroep alternatieve bekostiging in het leven geroepen. Dat is ook afgesproken tijdens het overleg met de Minister-President en de vier grote steden. Daar wordt dus serieus werk van gemaakt, ook met de andere partijen die daaraan bij kunnen dragen.

Het Toekomstbeeld OV schetst de investeringsagenda die we voor het spoor voor ons zien, maar we gaan natuurlijk over naar een Mobiliteitsfonds en daarboven hangt weer een mobiliteitsbeeld. Dat schetst de interactie tussen de verschillende kaders die inmiddels door de verschil-

lende modaliteiten naar buiten zijn gebracht. Dat Mobiliteitsfonds en de mobiliteitsagenda zullen verder besproken worden via de strategische BO MIRTs, waarbij iedereen en alle regio's aan tafel zitten. We doen dat in heel goede afstemming met iedereen. Het is namelijk niet alleen ons spelregelkader, maar ook dat van de provincies. We staan samen voor de opgave om het ov van deur tot deur goed te organiseren.

Het is misschien goed om in het bijzonder nog even in te gaan op de toegankelijkheid. Een aantal van u heeft daaraan gerefereerd. In het toekomstbeeld staat benoemd dat we streven naar volledig toegankelijk ov in 2040, conform het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Absoluut. Dat vind ik heel belangrijk. Een aantal van u heeft daaraan gerefereerd. Ik wil graag onderstrepen dat ik dat echt belangrijk vind. Dat geldt ook voor stations. Daarnaast hebben we afgesproken om publieke belangen zoals toegankelijkheid te borgen bij de introductie van meer vraaggestuurde diensten zoals MaaS. Recent heb ik samen met de Minister van VWS een heel uitgebreid plan over toegankelijkheid naar de Kamer gestuurd. Ik houd ook mijn ogen open voor goede voorbeelden die ik in de regio zie.

Zo was ik op werkbezoek in Groningen. Daar zat ik in de bus samen met Anneke. Anneke was ov-ambassadeur voor haar regio. Zij ondersteunde mensen die niet zozeer alleen een fysieke, maar soms ook een psychologische barrière ervaren om weer zelfstandig met het ov te gaan reizen. Die mensen vragen zich af hoe zo'n ov-chipkaart eigenlijk werkt en hoe ze die moeten aanvragen. En ook: hoe zit dat dan met in- en uitchecken? Anneke is een van de ov-ambassadeurs die een gratis kaart krijgt van de vervoerbedrijven om als buddy mee te kunnen reizen met mensen die zich onzeker voelen, niet omdat het fysiek lastig is, maar omdat ze zich onzeker voelen als ze alleen reizen. Zij geeft hen het vertrouwen om alleen te reizen met het openbaar vervoer. Zulk soort mooie voorbeelden wil ik graag breder in Nederland mogelijk maken, als de regio's daarmee aan de slag willen. Dat is een van de concrete maatregelen waar ik wat geld voor uitgetrokken heb in het kader van de brief die ik samen met Hugo de Jonge heb gestuurd. Naast de initiatieven die ingrijpen bij de fysieke drempels moeten er dus ook initiatieven zijn voor mensen die andere drempels ondervinden. We moeten kijken of we hen kunnen helpen om daar overheen te komen, zodat zij net als iedereen gewoon gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer gezien alle voordelen die dat biedt.

Voorzitter, dit was het eerste blokje Toekomstbeeld OV.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden. Ik zie een interruptie van de heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ga even in op het punt van de regio en de regionale bereikbaarheid. Dit is een belangrijk punt. Dat zegt de Staatssecretaris ook. Begrijp ik het goed dat het kaartje van Groningen gaat veranderen? Er zit een kaartje bij de stukken. De lijn «ov vaak en snel» loopt nu vooral door de Randstad. Gaan we die dan ook doortrekken naar Groningen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik heb aangegeven dat ik zie dat de behoefte per regio verschilt. De grote, dikke stromen tussen Utrecht en Amsterdam zijn anders dan de stromen tussen Groningen en Amsterdam. Ik denk dat iedereen dat ziet. De behoefte op de verbinding tussen Utrecht en Amsterdam is dus net anders dan de behoefte op de verbinding tussen Groningen en Amsterdam. We zijn met de burgemeester van Groningen tot de conclusie gekomen dat het bij de verbinding van het noorden met de Randstad vooral gaat om een verkorting van de reistijd. Dat is wat anders dan veel vaker een trein. Het gaat vooral erom dat we ervoor zorgen dat die treinen

sneller gaan. Daarom hebben wij gezamenlijk een halfuur reistijdwinst als ambitie neergelegd. Een deel daarvan zullen we al boeken via de stedenring. Het feit dat de treinen daar vaker en sneller gaan, maakt dat je een betere aansluiting kunt hebben en dergelijke. We kunnen al een kwartier reistijdwinst boeken met die stedenring. Die rendeert dus voor meer dan alleen voor de steden die op die ring liggen. Maar het kaartje heeft verschillende lijnen in verschillende kleuren. Dat vind ik heel belangrijk. De lijnen met Groningen, Leeuwarden, Zeeland, Maastricht en Den Helder staan dus ook op die kaart, maar die vragen alle net een andere oplossing. Het is niet one size fits all. We moeten heel goed bekijken wat de behoefte is en hoe we zo goed mogelijk aansluiten op die behoefte. Ik ga met alle regio's het gesprek aan over het maatwerk dat nodig is en de behoefte die er in die regio is.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Den Helder moeten we dan nog even regelen, want de lijn loopt door tot Alkmaar. Wat veel mensen betreft zou het best aantrekkelijk zijn om die lijn door te trekken. Los daarvan, er zitten wel een aantal knelpunten. Ik zei net in mijn inbreng dat er ook plannen zijn voor mogelijk aanbesteden van de lijn tussen Zwolle en Groningen. Tegelijkertijd is de ambitie – dat is ook een aangenomen motie in de Kamer – dat de tijdsduur inderdaad snel verkort zou moeten worden. Hoe gaan we dat met elkaar rijmen? Gaat dat ook in samenspraak met de regio?

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

Precies vanwege dit soort vraagstukken vind ik het belangrijk om het beeld te hebben liggen. Daarna moeten we zorgen voor een integrale besluitvorming over bijvoorbeeld de omvang van het hoofdrailnet en de keuze voor decentralisatie en de stations – zeg ik er ook maar even bij – in 2020. Die keuzes moeten immers bij elkaar passen. Je kunt niet aan de ene kant zeggen dat je veel meer stoptreinen wilt en aan de andere kant dat je veel meer intercity's wilt op dezelfde capaciteit, tenzij je de capaciteit uitbreidt. Het zal dus soms echt om keuzes vragen. Die maak ik zo veel mogelijk gezamenlijk met de regio. Juist daarom is die integrale besluitvorming zo belangrijk. De heer Van Dijk zegt heel terecht dat er soms schuurvlakken zitten. Dan moeten we kiezen wat we belangrijker vinden. Dat ziet de heer Van Dijk dus goed.

De **voorzitter**:

Dan is er nog een interruptie van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit is een beetje in het verlengde van wat de heer Van Dijk zojuist vroeg. Hoe je het ook wendt of keert, als je naar het plaatje kijkt waar hij aan refereert, en naar het hele toekomstbeeld, heeft het toch een beetje de uitstraling van een Randstadplustoekomstbeeld. Staatssecretaris, in de beantwoording maakt u dat gelukkig toch wat breder. Daar ben ik blij om. Wat zou de Staatssecretaris ervan vinden om een zesde doel toe te voegen, namelijk de regionale bereikbaarheid? Dan ben je ook een beetje van het stempel van Randstadplusplan af. Ik ben benieuwd wat de Staatssecretaris van die suggestie vindt.

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

Regionale bereikbaarheid is gewoon cruciaal. Daarom is de snelle verbinding naar de landsdelen – dat is de regionale bereikbaarheid – een van de drie topprioriteiten van dit plan. Dat is de snellere, metro-achtige verbinding waar de stromen dik zijn. Het gaat ook om een snellere verbinding van de landsdelen met de Randstad, een betere internationale verbinding en goed functionerende knooppunten. Dat zit dus in de kern van wat we willen doen. Dat het maatwerk in de oplossing er uiteindelijk

anders uitziет op de verbinding tussen Amsterdam en Utrecht dan op de verbinding Maastricht-Eindhoven snapt iedereen, want dat is een doelmatige besteding van de middelen. Dan komen we terug bij: we hebben grote ambities, maar we zullen ook scherp moeten kiezen waar dit het best rendeert voor de reiziger.

De **voorzitter**:

Helder. De heer Stoffer nog aanvullend.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het is wel helder, maar het is natuurlijk niet helemaal een antwoord op mijn vraag of we het als zesde doel zullen toevoegen.

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

Dit is niet alleen mijn Toekomstbeeld OV. Dit is het Toekomstbeeld OV dat ik na afloop van een proces van twee jaar met alle regio's, alle partijen en alle vervoerders heb vastgesteld. Dan voel ik mij niet helemaal vrij om te zeggen dat ik er nog even iets aan toevoeg, zeker omdat ik van mening ben dat het er echt in zit. Ik zou de heer Stoffer er liever van willen overtuigen dat het er echt in zit dan dat ik hem nu toezeg dat ik er iets aan zal toevoegen, want ik denk dat dat niet nodig is. Het zit er echt in. In de uitwerking zijn we er steeds allemaal bij om ervoor te zorgen dat het voldoende prioriteit krijgt in de gebiedsspecifieke programma's, want voor elke regio gaat er een uitwerking komen in concrete projecten. Het zal een samenhang zijn tussen investeringen die een rijksverantwoordelijkheid zijn en investeringen die een regioverantwoordelijkheid zijn, om uiteindelijk het ov in het hele netwerk en het hele land hoogwaardig te laten zijn. Dat is zeker de ambitie die we gezamenlijk met de regio's hebben.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil nog heel even terugkomen op Eindhoven-Düsseldorf. Daar ging de Staatssecretaris naar mijn idee heel snel overheen. Misschien kan de Staatssecretaris die vraag nog beantwoorden. Ik herhaal hem even. Het gaat om de aanbesteding Eindhoven-Düsseldorf. De Staatssecretaris zei dat die eind van dit jaar moet gaan lopen. Maar ProRail zegt heel duidelijk in de toetsing: hij past niet in de huidige dienstregeling. De Staatssecretaris geeft in haar reactie op de schriftelijke vragen aan dat ze de zorgen begrijpt en deelt, maar ik zie dat die twee niet helemaal met elkaar stroken, want we gaan wel door met die aanbesteding. Hoe gaan we voorkomen dat we straks met een situatie zitten waarin de aanbesteding erdoorheen is, maar het niet past in de huidige dienstregeling en de binnenlandse reiziger er last van gaat krijgen? Is het niet verstandiger om een pas op de plaats te maken, om eerst het onderzoek naar de inpasbaarheid door ProRail goed te laten doen en vervolgens te kijken naar wat de beste oplossingen zijn? Want als het parallel gaat lopen, ben ik bang dat we straks gaan concluderen dat het toch net iets anders had moeten lopen.

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

De Kamer spoort mij vaak aan om een stapje vooruit te doen, maar nu vraagt de heer Laçin: zullen we niet een stapje terug doen? Nee, ik wil geen stapje terug doen. Dat was letterlijk wat hij zei in zijn inbreng. Daarom was het bij mij blijven hangen. Hij zei geloof ik: een pas op de plaats maken. Ik denk dat dat niet nodig is, omdat er vanaf 2025 een nieuwe dienstregeling gaat lopen. ProRail heeft er wél vertrouwen in dat het kan worden ingepast in de nieuwe dienstregeling. Daarom zie ik geen reden om een pas op de plaats te maken, want dan gaat het nog veel langer duren. Ik had die trein best graag eerder willen laten starten, maar dat was lastig. Vanaf 2025 kan het, maar dan moet het inderdaad wel

ingepast worden in de nieuwe dienstregeling. De partijen hebben er vertrouwen in dat het dan in te passen zal zijn. Als dat vertrouwen er niet zou zijn, dan zouden we een andere discussie hebben. Maar ik begrijp dat dat vertrouwen, dat het kan worden ingepast in de nieuwe dienstregeling, er wel is.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is dan nieuwe informatie die ik niet kan halen uit de brief van de Staatssecretaris. Ik heb de informatie niet dat ProRail het vertrouwen heeft dat het wel in de nieuwe dienstregeling kan passen. Ik ga uit van de informatie die ik toegezonden heb gekregen. Daarin staat heel duidelijk: ProRail zegt dat het nu niet kan en dat er een nadere uitwerking moet komen van hoe het wel in te passen is. De uitkomsten van dat onderzoek heb ik nog niet gekregen. Als de Staatssecretaris dat zegt, dan hoop ik dat zij dat naar ons toestuurt, zodat wij ook met een gerust hart kunnen gaan slapen, net als de heer Amhaouch.

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

Volgens mij spreken we elkaar ook niet tegen. Het klopt dat het nu niet kan, binnen de huidige dienstregeling. Maar in 2025 is er een nieuwe dienstregeling en men heeft er vertrouwen in dat het in de uitwerking in de nieuwe dienstregeling kan worden meegenomen.

De **voorzitter**:

Er is nog een interruptie van de heer Drost.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Ik wilde eigenlijk toch weer even teruggrijpen op het punt van de regio's, waar meneer Stoffer was gebleven. Ik bestrijd wat hij zegt, namelijk dat dit toekomstbeeld te weinig inzet zou hebben voor de regio's. Ik onderschrijf wat de Staatssecretaris daarover zegt, maar er zit wat ons betreft wel een klein addertje onder het gras. U schetst in uw beantwoording dat er een aantal scenario's zijn gemaakt, in een orde van grootte van 2 miljard tot 40 miljard. Als wij de onderliggende maatregelen analyseren, dan komen we tot de conclusie dat de regio's pas gaan profiteren bij de hogere bijdragen, dus als het om meerdere miljarden gaat. Mijn vraag gaat over dat punt. Juist met kleine bedragen vanuit het Rijk kunnen we de regio's al heel veel verder helpen. U geeft aan in uw beantwoording dat er een volgend toekomstbeeld over komt. Dat is fijn, maar u geeft niet aan per wanneer.

De **voorzitter**:

Wilt u via de voorzitter spreken? Dus «de Staatssecretaris» enzovoorts.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Ja. Eens. De Staatssecretaris geeft aan dat er een nieuw toekomstbeeld over komt. Ze gaat dat samen met de regio's doen. Mijn vraag aan haar in eerste instantie is: wanneer komt u daarmee? Wanneer gaat u daar concreet aan werken? En kunt u wellicht toezeggen dat u al dit jaar met de regio's om tafel gaat om het Toekomstbeeld OV, dat wij nu van u hebben gekregen – dat is fijn – van concrete maatregelen te voorzien? Zo kunnen zij langzamerhand weten waar ze aan toe zijn.

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

Laat ik even beginnen met een punt dat de heer Drost tussen neus en lippen door noemde maar dat wel heel belangrijk is, namelijk dat je soms met kleine investeringen in het regionaal over al grote effecten kunt bereiken. Daar heeft hij helemaal gelijk in. Daarom heb ik ook voor deze regeerperiode extra geld opzijgezet voor het aanpakken van regionale knelpunten. Soms kun je met relatief kleine investeringen al veel bereiken,

zeker als je dat bijvoorbeeld vergelijkt met het op de schop moeten gooien van een heel station. Dat waren knelpunten die niet uit de landelijke NMCA-vergelijking naar boven kwamen, omdat ze relatief kleiner zijn, maar ik vond het, samen met de Kamer, juist erg belangrijk om aandacht te hebben voor die regionale knelpunten. Daarom hebben we daar een aparte ranking voor gemaakt en kijken we hoe we snel meters kunnen maken met relatief kleinere bedragen. Ik deel die analyse. Daar besteden we ook echt aandacht aan.

We gaan niet met een nieuw Toekomstbeeld OV aan de slag, maar wel met de uitwerking ervan, de concretiseringsslag. Dat is een continu proces. Ook dit voorjaar gaan we weer op strategisch werkbezoek in alle regio's. We kijken met de regio's wat de uitdagingen zijn en wat de projecten zijn die daar volgens de regio's uit voortvloeien. In het najaar kijken we weer met elkaar welke concrete investeringsbeslissingen we kunnen nemen, gebaseerd op de voortgang van de ontwikkeling van projecten. Dat doen we concreet; dat is het continue werk van het ministerie. Als het specifiek gaat om het Toekomstbeeld OV, dan willen we over ongeveer een jaar een nadere concretiseringsslag hebben per regio. Wat betekenen de ambities die hier geschetst zijn in projecten? Onder-tussen blijven we doorgaan met het voorbereiden van de investeringsbe-slissing, waarvan we weten: altijd no regret. Dat gaan we zeker doen.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Dat is een helder antwoord en ook grotendeels in lijn met wat ik vraag. Het is belangrijk voor de regio's dat we vanuit hier laten zien dat er ook echt beweging komt en dat de Staatssecretaris dat ook doet. Ik zou haar willen verzoeken om het Toekomstbeeld OV, zoals we dat nu met elkaar bespreken, te verbinden met de knelpuntenlijst die aanwezig is, en om dat concreet bij de regio's op tafel te krijgen.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris zal daar misschien nog op antwoorden. Daarna zal ze direct doorgaan met de beantwoording.

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

Volgens mij zijn wij het eens. We gaan het zo doen.

Voorzitter. Dan ga ik naar het volgende blokje: de hsl. Ik heb de Kamer recent de jaarprestaties van NS en ProRail toegestuurd. Zij hebben een goed jaar achter de rug. In 2018 reden er meer treinen op tijd, is het algemene klantoordeel gestegen en is op alle prestatie-indicatoren aan de bodemwaarde voldaan. Dat is een compliment waard, want daar hebben heel erg veel mensen hard aan gewerkt. Dat zijn de algemene prestaties. We weten natuurlijk allemaal dat de hsl het zorgenkindje blijft, maar ik vond het toch belangrijk om even te beginnen met de algemene prestaties. We moeten ook hier met elkaar complimenten uitspreken voor het harde werk dat er gebeurt, ook op de hsl. Die is niet alleen voor deze Kamer een zorgenkind, maar ook voor de NS en ProRail. Daar werken mensen keihard aan alles wat ze kunnen om de prestaties te verbeteren. Het is een belangrijke lijn die door de reiziger gewaardeerd wordt. Ik moedig ze zeker aan om het harde werk dat ze de afgelopen jaren hebben laten zien, ook in de komende tijd door te zetten. We zijn het verplicht aan de reiziger om alles uit die lijn te halen.

Als we zien dat de prestaties een dip hebben gehad en er twee belangrijke stappen genomen kunnen worden waar we grote verbetering van mogen verwachten, de software-update en de nieuwe trein, dan verwachten we dat de prestaties op deze lijn robuuster worden. De NS heeft inmiddels laten weten dat de softwarefout in maart van dit jaar in het binnenlands materieel is verholpen. Ik hoop dat dat echt zo is en dat het robuust is, want dat is natuurlijk goed nieuws voor de reiziger. Daarnaast is er voor de middellange termijn een pakket van 60 miljoen beschikbaar gesteld.

Dat heb ik hier al vaker gezegd. Daar worden niet alleen de windschermen uit betaald. Er wordt hard gewerkt aan die windschermen, maar er zitten ook een aantal andere dingen tussen. We kijken natuurlijk of er kleine dingen zijn die we kunnen doen. Is er een stopbord dat verplaatst kan worden? Kunnen we ergens cameradetectie opzetten om sneller te kunnen zien wat er aan de hand is? Kan een spanning-aardepunt bij Zevenbergschen Hoek aangepakt worden? Dat zijn allemaal kleinere maatregelen. Daar wordt echt aan gewerkt en naar gekeken. Binnen die 60 miljoen is er ruimte om nog een aantal dingen te doen. Dat soort dingen doen we dus allemaal.

De grote politieke vraag die hier eigenlijk elke keer voorligt, is: ga je geld opzijzetten om de hsl op HRN-niveau te brengen? In het licht van de discussie die we net hebben gehad, moeten we de volgende redenering hanteren. We hebben heel veel geïnvesteerd in deze lijn. We kunnen elke euro die we uitgeven maar één keer uitgeven. We weten dat de prestaties nu niet zijn wat ze zouden moeten zijn, maar we hebben wel gezien dat ze eerst beter waren. We krijgen straks de software-update en de nieuwe treinen, die specifiek ontworpen zijn voor deze lijn. Ik verwacht daar veel van. Als we die twee grote stappen hebben gemaakt, moeten we met elkaar kijken hoe de prestaties zijn en wat het verschil is met het hoofd-railnet. Vinden we het het waard om het bedrag op het prijskaartje dat er nu aanhangt, aan deze lijn te besteden om die verbetering te realiseren? Of zeggen we: die euro's kunnen we op andere plekken in Nederland voor de reiziger meer laten renderen? Daar zijn we met elkaar bij. Dat is een open afweging, die we dan kunnen maken. Maar met de budgetten die er nu zijn, kan ik niet zeggen: ik reserveer 500 tot 700 miljoen, terwijl ik niet weet welke verbetering ik daarmee realiseer. We krijgen eerst de software-update en de nieuwe treinen. Pas dan kun je beoordelen wat de reiziger voor dat geld krijgt. Maar ondertussen staat het denken in het kader van die 60 miljoen niet stil. Er wordt van alles bedacht. Dat moet ook niet stilstaan; dat deel ik met de leden. Laten we alsjeblieft blijven nadenken en ons blijven voorbereiden, maar ik ga nu geen extra geld ergens voor reserveren, want ik wil eerst zien wat die twee grote brokken die we nu al voorzien, gaan opleveren.

Voorzitter. Ik denk dat ik daarmee veel vragen heb beantwoord. Nee, er zijn nog een aantal belangrijke vragen. Ten eerste over de verschillende versies van ERTMS. De programmabeslissing ERTMS gaat over de basisinvestering en de uitrol van de zeven baanvakken. We komen daar in een AO nog uitgebreid met elkaar over te spreken. Ik heb het programma ERTMS gevraagd om onderzoek te doen naar de landelijke uitrol na 2030. Aanvullend wordt op mijn verzoek in kaart gebracht of, wanneer en tegen welke kosten ERTMS op de hsl kan dan wel moet worden vervangen. Daar spreken we binnenkort met elkaar over. Ik zou me kunnen voorstellen dat we dan de discussie over ERTMS op de hsl met elkaar voeren. Het is wel belangrijk om te weten dat het geen probleem is als er verschillende ERTMS-versies op de lijn zijn, want een nieuwere versie kan altijd praten met een oudere versie. Dat is geen probleem. Het is niet zo dat het dan opeens niet meer zou kunnen.

De infrastructuurprovider Infrasppeed is gevraagd om de prestaties te waarborgen, zoals contractueel tot 2031 is afgesproken. Dat is inclusief de afspraak, zonder vervangingskosten, voor de Staat tot 2036. Op dit moment voldoen zij aan de prestatie-eisen. Om in de toekomst de prestaties op de hsl te waarborgen, is het van belang dat zowel de software als de hardware blijft functioneren. Daar zetten we uiteraard op in.

Is het niet eens tijd voor een aanbesteding van de hsl? Ook dit is onderdeel van de integrale besluitvorming over de toekomst van het spoor na 2024. Hierover nemen we integraal een besluit in het voorjaar van 2020. Er is in het regeerakkoord al aangekondigd dat marktopening

een optie blijft. Volgens mij stelde de heer Van Aalst of de heer Ziengs de vraag of marktopening op de hsl nog een optie is.

Kan de Staatssecretaris een grondige analyse toezeggen van de verschillen tussen Thalys, Eurostar en IC Direct? Die vraag is door verschillende leden gesteld. Volgens mij vroegen in het bijzonder de heer Amhaouch en de heer Schonis daar aandacht voor. Ik denk dat het goed is als we die analyse voor u op een rijtje zetten in de halfjaarrapportage over de hsl, die we volgens mij voor de zomer weer sturen. Waar zien wij overeenkomsten en waar zien wij verschillen? Er zijn natuurlijk ook verschillen, want als je naar Brussel rijdt, rijdt je rechtdoor, maar als je op een gegeven moment binnenlands verdergaat, dan buig je af. Dat betekent dat het voor een deel gelijksoortige problematiek is, maar voor een deel net anders. Ik ben graag bereid om die analyse in de volgende brief mee te nemen.

Volgens Cobouw houden BAM en Siemens ProRail in een wurggreep. Mevrouw Kröger vroeg of ik dat herken. Ik ken het artikel, maar ik ben niet van mening dat de aanpassing op de hsl vastloopt op het Infrasppeed-contract, want Infrasppeed houdt zich aan de in het contract afgesproken beschikbaarheidsnormen. Dat verhindert noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur niet. Het contract biedt mogelijkheden tot aanpassing en dat gebeurt ook regelmatig. Het biedt tevens mogelijkheden om aanpassing te laten doen door derden. Indien dat nodig blijkt, vraagt dat wel om nauw overleg. We weten allemaal dat doordat die extra partij ertussen zit, het altijd wat complexer is dan wanneer je er zelf helemaal over gaat, maar dat is nu de keuze en de stand van zaken.

De heer Amhaouch vroeg naar enkeldekstreinen. De aanschaf van het materieel is de verantwoordelijkheid van de vervoerders. Specifiek ten aanzien van de hsl is voor de InterCity Next Generation al gekozen voor enkeldeksmaterieel, maar de capaciteit neemt al flink toe. Het ontwerp kan niet worden aangepast. Rijden op de hsl is niet te verenigen met dubbeldeksmaterieel, zo laat de NS weten. De vervanging van het enkeldeks- en dubbeldeksmaterieel op het HRN, het hoofdrailnet, bevindt zich nog in de studiefase. De NS kijkt zeker naar innovatieve oplossingen om de capaciteit van de treinen te vergroten. Maar in het kader van de toegankelijkheid, waar we met elkaar over spraken, kunnen we ons ook allemaal realiseren dat een dubbeldekstrein extra complexiteit met zich meebrengt. De NS probeert ook daarin verschillende zaken met elkaar te verenigen.

Dan nog de vraag: de nieuwe intercity's kunnen niet doorrijden naar België; hoe kan dat? De NS overweegt om de InterCity Next Generation te laten doorrijden naar Brussel als de huidige treinen aan het einde van hun levensduur zijn. Er zijn inderdaad al twee testtreinen aangeschaft. We hopen dat de InterCity Next Generation snel kan instromen, omdat dit goed is voor de reiziger. Dat is een beslissing van de NS. Als je naar België door wilt rijden, moet de NS daar de NMBS bij betrekken, waarmee de NS tot 2024 de IC Brussel exploiteert. Ik heb tot op heden geen signaal ontvangen dat hierop interventie nodig is.

Voorzitter. Dat waren de vragen over de hsl.

De voorzitter:

Er zijn een aantal interrupties. Ik begin bij de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Een korte opmerking over de softwareproblemen. Volgens Bombardier zijn die nu opgelost. Wel houd ik mijn hart vast en hoop ik dat we over twee jaar niet exact dezelfde problemen hebben met een nieuwe leverancier. Maar daarover hebben we het vast nog wel op een later moment, als het zover is.

Voorzitter. Ik wil de Staatssecretaris even meenemen in het verhaal van de NS en de hsl. Ik vergelijk de NS dan een beetje met mijn dochter. Zij gaat

naar school, heeft zich helemaal kapot gestudeerd op haar toets, haalt een zesje en achteraf constateer ik dat er een 8 of een 9 in had gezeten. Dat had kunnen zitten in het lesmateriaal et cetera. Het lesmateriaal vergelijk ik dan bijvoorbeeld met infrastructuur of treinen, iets waar ze zelf eigenlijk niet zo heel veel aan had kunnen doen. Dan kan ik het lesmateriaal aanpakken, zodat mijn dochter een beter cijfer haalt, of in ieder geval met school in gesprek gaan. Maar wij doen nu een beetje het volgende. De juf zegt: we gaan van die 6 een 8 of een 9 maken, door in dit geval de KPI's, de indicatoren, aan te passen. Dat is een beetje wat hier gebeurt. Dan lijkt het net alsof we een fantastisch resultaat hebben geboekt, terwijl dat toch eigenlijk te wensen overlaat. Ik zou de Staatssecretaris dus willen vragen of we niet gewoon richting die aanbesteding moeten om de prikkel voor de kwaliteit op de hsl te verbeteren. Want ik denk echt dat er nog een hele slag te maken valt op de hsl, en dat we een veel beter product kunnen leveren, dat ook voldoet aan de eisen. Dat betreft bijvoorbeeld de snelheid en de discussie over wat we daar nu exact mee willen en wat daar te winnen valt. Is de Staatssecretaris het dus met mij eens dat we niet alleen heel goed moeten kijken of de NS op dit moment alles eruit haalt, maar vooral ook wat er nog uit de infrastructuur, uit de treinen et cetera te halen valt?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We hebben met de NS een bepaalde bandbreedte afgesproken in de prestaties die zij moeten halen. Daar zullen we ze ook aan houden. Dat passen we niet aan. Verder maakt de hsl op dit moment onderdeel uit van de concessie van het hoofdrailnet. Daar kunnen we nu dan ook niet zomaar iets aan veranderen, tenzij je daar hele hoge kosten voor zou willen gaan maken. Maar de mogelijkheid en optie tot meer marktopening voor een volgende concessie, staat in het regeerakkoord. We zullen begin 2020 met elkaar bespreken wat de voor- en de nadelen daarvan zijn. Want de hsl is geen losliggende lijn; hij maakt een belangrijk onderdeel uit van de dienst op het binnenlandse vervoer. Daarnaast bestaat sinds de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket met betrekking tot het internationale personenvervoer voor iedereen overigens de mogelijkheid om, in aanvulling op de diensten die er nu worden geleverd, een aanvullende dienst te leveren. Ik denk dat we het gesprek over marktopening op de hsl met de heer Van Aalst zullen voeren in het kader van de discussie over de aanbesteding voor de volgende periode.

De voorzitter:

Dan is er nog een interruptie voor mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het lijkt me goed om meer in detail op ERTMS in te gaan in het AO. Wel ben ik heel erg verbaasd. In een hoorzitting hebben de experts van NS en ProRail het probleem geschetst van de teruglopende prestaties tussen 2025 en 2031 als je dat verouderde ERTMS op de hsl houdt. Maar de Staatssecretaris schetst hier dat dat geen probleem is, omdat die systemen met elkaar kunnen praten. Nogmaals, de experts zeggen iets anders. Ik zou hier dus eigenlijk een schriftelijke reactie op willen krijgen vóór het AO. Mijn vraag gaat over de spanningssluizen. De Staatssecretaris stelt voor om eerst het resultaat af te wachten van wat we nu doen en dan te kijken waar we staan. Dat kost natuurlijk wel weer heel veel tijd, wat de boel onnodig vertraagt. Zou de Staatssecretaris bereid zijn om in ieder geval een planstudie naar die spanningssluizen in gang te zetten, zodat het voorwerk al gedaan is als we later snel knopen moeten doorhakken?

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

Soms maken woorden veel uit. Een planstudie betekent namelijk dat ik geld moet reserveren, dat ik geld opzij moet zetten dat daarvoor bedoeld is. Tegelijkertijd heb ik heel veel andere uitdagingen waarvan ik nu al zeker weet dat ik het geld daarvoor nodig heb. Het denken stopt dus niet, er wordt aan allerlei kanten nagedacht en er worden allerlei dingen uitgewerkt – dat kunnen NS en ProRail sowieso ook gewoon doen – maar ik ga niet nu geld reserveren, want ik wil eerst zien of het nodig is. De nieuwe trein, de InterCity Next Generation die gaat komen, is ontworpen voor deze lijn en zou veel minder last moeten hebben van die spannings-sluizen. Ik ga dus niet alvast geld opzijzetten voor het aanpakken van de spanningssluizen als ik niet weet of dat nodig is. Het is goed om te blijven nadenken over hoe zo iets eruit gaat zien; het denken staat immers niet stil. Ik snap het als we daarmee een versnelling kunnen realiseren, mocht het op een gegeven moment wel nodig zijn. Ik zeg mevrouw Kröger dus toe dat het denken niet stilstaat, maar ik ga daar nu niet apart geld voor opzijzetten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Goed. Ik hoop dat bij beide Staatssecretarissen het denken nooit stilstaat, maar...

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

Dat wil ik graag beamen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

... graag een stapje meer. Kan de Staatssecretaris dan misschien schetsen, met NS en ProRail, welke stappen al gezet kunnen worden om zo direct snel een besluit te kunnen nemen over die spanningssluizen? Want ik vind het lastig dat als de experts, de mensen die er wellicht toch het meeste van afweten, zeggen dat die spanningssluizen een serieus obstakel zijn en aangepakt moeten worden, we zo'n besluit pas weer over een aantal jaren kunnen nemen. Dus wat kunnen we nu al voorbereiden om het noodzakelijke voorwerk te doen?

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

Ik stel voor dat we ook hierop even terugkomen in de brief, die ik al heb toegezegd over de analyse van de verschillen met de Eurostar en de Thalys. Maar het punt is dat mevrouw Kröger er eigenlijk nu al van uitgaat dat die spanningssluisaanpassing altijd nodig zal zijn, terwijl een deel van de problematiek bij die spanningssluis ook ontstaat doordat deze trein daar problemen mee heeft. Als je straks dan een nieuwe trein hebt, heb je... Ik zie u nee schudden, maar laten we daar bij dat volgende AO nader op terugkomen. Want er zijn verschillende problemen bij die spanningssluizen, en voor een deel zou dat ook met de nieuwe treinen minder een probleem moeten zijn. Maar laten we daar even op terugkomen, want over een aantal dingen wordt al nagedacht, een aantal dingen worden ook al uitgewerkt binnen het maatregelenpakket van de 60 miljoen, waarvan een aantal onderdelen hierop betrekking hebben. Ik stel voor dat we in de brief met de halfjaarsrapportage ook hierop ingaan.

De **voorzitter**:

Een interruptie van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Terugkomend op de hsl en de nieuwe treinen: ik snap er werkelijk helemaal niks van. We spreken vandaag over het Toekomstbeeld OV. Daar zijn we mee begonnen. Het rondetafelgesprek heeft een doorkijk gegeven. De prognoses zijn dat het aantal passagiers op die hsl met procenten zal toenemen. We hebben nu twee treinen van de IC Next Generation besteld.

Ik begrijp nog steeds niet, en ik zie daar geen geloofwaardige onderbouwing van, waarom die niet door kunnen rijden. Ik draai de vraag om. Wat moet er gebeuren om die treinen wel door te laten rijden naar Brussel, in technisch opzicht en gecertificeerd, los van de concessie van de NS? Ik wil de NS hier even buitenhouden. Dan mijn tweede vraag. We hebben nu twee treinen besteld en ik meen dat tientallen op het punt staan om besteld te worden. We hebben beperkt spoor. Dan zou ik zeggen: we bestellen dubbeldeks, tenzij. Dat kan er bij mij echt niet in, want die dingen bestel je voor jaren. Daar moet je dus ook een toekomstbeeld bij hebben. Ik vraag de Staatssecretaris dus twee dingen, en het antwoord hoeft ik niet nu. Ik krijg graag uitgebreid in een brief een duidelijke uitleg van wat we moeten doen om die nieuwe generatie wel door te kunnen laten rijden naar Brussel. Wat betekent dat voor certificering en techniek? En waarom kiezen wij niet doelbewust voor dubbeldeks, tenzij er echt een andere reden is? Nog even in aanvulling hierop over de toegankelijkheid: er zijn meerdere creatieve en innovatieve mogelijkheden, zodat mensen met een beperking ook in een dubbeldeks-trein kunnen. Je hoeft daarvoor niet alle bakken in de trein aan te passen. Je kunt er ook voor kiezen om eentje daarvoor vrij te houden. Dat moet mogelijk zijn als je creatieve mensen daarover laat nadenken. Het kan er bij mij dus echt niet in.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De NS laat weten dat rijden op de hsl niet verenigbaar is met dubbeldeks materieel. Als dat een technische omstandigheid is, dan heeft de NS het daar ook mee te doen. Wat de NS wel doet, is juist maximaal de creativiteit aanwenden. Ik heb laatst wat voorbeelden gezien van innovatieve oplossingen waarover ze aan het nadenken zijn om de capaciteit in die treinen zo groot mogelijk te maken. Natuurlijk wordt er op allerlei manieren ook nagedacht over hoe je met die capaciteitsvergroting voor toegankelijkheid zorgt. Daar wordt echt heel creatief over nagedacht. Laat ik het zo zeggen: ik weet zeker dat de NS de oproep van de heer Amhaouch goed hoort en daar hard mee aan de slag is. Maar als er een technische onverenigbaarheid is, houdt het ergens ook op wat je nog met creativiteit kunt oplossen.

Dan nog de vraag over België. Wat is er nodig? België moet het toestaan. Heel simpel gezegd: die treinen kunnen er rijden, het is geen technisch probleem, maar met een buurland zit je gewoon altijd in een toelatingsprocedure, die ook met België gewoon weer doorlopen moet worden. We komen daar graag in de brief nog wat uitgebreider op terug, omdat ik me kan voorstellen dat de heer Amhaouch ook wil weten wanneer NS voorzien heeft welke procedures gaan lopen, of we op tijd klaar zijn et cetera. Ik ben dus graag bereid om daarop in de brief wat uitgebreider terug te komen.

De voorzitter:

Aanvullend.

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, ik wil hier toch even op doorgaan. Omdat de NS zegt dat die dubbeldeksreinen op de hsl technisch niet kunnen, vraag ik de Staatssecretaris om in de brief uitgebreid terug te komen op de vraag wat we moeten doen om die dingen wél mogelijk te maken op de hsl, wat we moeten doen om die trein wél door te laten rijden naar België. Dan draaien we het om en kunnen we debatteren over de vraag wat daarvoor nodig is. Ik neem er geen genoegen mee dat NS zegt: die dingen passen niet.

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

Ja, dat delen we helemaal. Natuurlijk moet die trein naar België kunnen. De NS moet aangeven wat er dan nog voor nodig is om dat voor elkaar te krijgen. Dus dat delen we.

De voorzitter:

Nog een interruptie van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Mijn interruptie ligt een beetje in het verlengde van de vraag van mevrouw Kröger en de opmerking van de heer Van Aalst. Als je dochter niet zo goed presteert op school of niet zo goed als je had gehoopt, moet je ook eens met je dochter gaan praten. Maar het is natuurlijk wel zo dat als je schoolgebouw lekt, je dochter wordt afgeleid in de klas. We hebben vorige week een rondetafelgesprek gehad, waarin die spanningssluizen door alle deskundigen benoemd zijn als een hardwareprobleem op het spoor. Ik begrijp best wel dat de Staatssecretaris eerst wil kijken of die nieuwe treinen ook zo veel last hebben van die spanningssluizen. Maar is het toch niet mogelijk om alvast te kijken wat het zou kosten om die spanningssluizen aan te passen? Dat hoeft je ook geen planstudie te noemen, maar noem het dan een quickscan of een verkenning. Want als ook de nieuwe treinen toch wel last blijken te hebben van de spanningssluizen – ik deel toch wel de gevoelens die hier gedeeld zijn: de deskundigen waren daar vrij expliciet over – moeten we vrij snel kunnen schakelen om die spanningssluizen eventueel extra aan te passen.

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

Laat ik de heer Schonis geruststellen. Tijdens de briefing aan uw Kamer is niet voor het eerst gesproken over de spanningssluizen. Er wordt dus echt naar gekeken en vanaf dit jaar wordt er al gewerkt aan verbetering van de bestaande spanningssluizen. Waar het echt om gaat, is een verplaatsing van die spanningssluizen. Dat vraagt om best wel een flinke investering, waarvan je zeker wilt weten dat zij op die plek beter rendeert voor de reiziger dan wanneer je datzelfde geld ergens anders zou willen inzetten. Dat is gewoon de afweging die we altijd maken, en die is niet specifiek gerelateerd aan de hsl maar gewoon aan het verantwoord besteden van de budgetten. Dat vraagt u van mij, en terecht. U vraagt mij of we iets in de trant van een quickscan kunnen doen, iets van een indicatie kunnen geven. Ik ben graag bereid om in die brief op te nemen wat we daar nu van weten en om welke orde van grootte qua bedragen het dan zou gaan.

De voorzitter:

Het lijkt zo voldoende beantwoord te zijn in de richting van de heer Schonis. We gaan verder met het blokje spoorgoederenvervoer.

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

Ja, voorzitter. Daarna hebben we nog de grondtransacties en overig. We hebben grote ambitie bij het goederenvervoer. We willen het goederenvervoer laten groeien, omdat goederen die per trein vervoerd worden niet over de weg hoeven te worden vervoerd. Het is een schone, veilige vorm van vervoer. Tegelijkertijd kleven er ook aan de groei van het goederenvervoer leefomgevingsaspecten waar je goed rekening mee moet houden. We willen bovendien de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer op orde houden en in de pas laten lopen met de landen om ons heen. We moeten rekening houden met de veiligheid van de mensen die langs het spoor wonen. Ook hierbij spelen weer een heleboel aspecten die we zorgvuldig in elkaar moeten passen om die puzzel te kunnen leggen. Het is absoluut mijn ambitie om dat te doen. Dus ik herken een heel aantal van de zorgen die her en der geschetst zijn. Mijn ambitie is om met alle partijen die nodig zijn ervoor te zorgen dat we én

de groei van het goederenvervoer accommoderen én we mensen veilig langs het spoor kunnen laten wonen én we de woningbouwopgave met alle partijen op een reële manier kunnen inpassen. Dat is precies waarover ik in gesprek ben met al die regio's. Dat vind ik ook echt belangrijk. Ik snap dat ze zorgen hebben en ik wil ook heel graag met hen in gesprek om te bekijken hoe we al die verschillende aspecten inpassen.

Ook is gevraagd naar het in de pas laten lopen van de subsidieregeling gebruiksvergoeding met Duitsland. Die regeling wordt met medewerking van en in afstemming met de sector opgesteld. Aankomende dinsdag hoop ik ook met Staatssecretaris Ferlemann en een aantal partners uit het Nederlandse en Duitse bedrijfsleven een intentieovereenkomst te sluiten om de acties in ons maatregelenpakket te stroomlijnen met die in het Duitse maatregelenpakket. Want uiteindelijk gaan wij maar over een klein stukje van de reis van die internationale spoorgoederenvervoerders. We proberen dus ook actief samen met Duitsland op te trekken om dat allemaal mogelijk te maken.

Ik zie dat de antwoorden wat links en rechts naar verschillende onderwerpen gaan, maar vanwege de tijd zal ik mijn antwoorden niet hergroeperen. Wacht u even de beantwoording af, dan komen toch alle vragen langs.

Ik kom op de goederentreinen: Meteren-Boxtel en het benutten van de Betuweroute. We willen allemaal de Betuweroute maximaal benutten en we zijn ook financiële prikkels aan het uitwerken om dat aantrekkelijker te maken. Maar de Betuweroute gaat niet overal naartoe en het project Meteren-Boxtel is nou juist bedoeld om meer treinen over de Betuweroute in plaats van de Brabanthroute te laten rijden. Dat betreft dan het stuk tussen Rotterdam en Meteren. Dan heb je wel een boog nodig om vervolgens weer af te buigen naar het zuiden, naar Chemelot, Venlo en Eindhoven. Als de capaciteit van de Betuweroute bij de grens bij Emmerich volledig wordt benut – de prognoses laten zien dat dit ergens tussen 2030 en 2040 het geval is – dan is er ook een alternatieve route nodig. Daarvoor is de route Meteren-Boxtel ook belangrijk.

Betrekken we in de afwegingen ook het groepsrisico? Het antwoord is: ja. Net als bij de initiële vormgeving van het basisnet zal de omvang van het groepsrisico een belangrijke factor zijn in de besluitvorming, overigens met alle kanttekeningen die de heer Schonis daar terecht bij plaatste. Het groepsrisico blijkt voor gemeenten heel complex te zijn. Het is niet een soort harde norm. Hoe kun je zeggen dat je het goed doet, in lijn met wat op basis van de risico's verwacht mag worden? Eén ding is heel belangrijk om te zeggen: het externe veiligheidsrisico 10^{-6} is overal gegarandeerd. Het is van groot belang dat iedereen dat weet. Het werken met groepsrisico's betekent daarnaast dat je in sommige naastgelegen gebieden extra voorzorgsmaatregelen wilt nemen, niet omdat je over het risicoplafond heen bent gegaan maar omdat je extra maatregelen wilt nemen. Het werken met aandachtsgebieden gaat ook helpen om voor gemeenten te bepalen wat voor soort maatregelen genomen moeten worden en wat verwacht mag worden. Maar het zal een zorgvuldig proces zijn. Ik zal echt niet zeggen: ik ga hier het plafond even opschroeven of aanpassen. We gaan met de regio's, met de provincies en met de steden heel zorgvuldig kijken naar de ambities die we hebben ten aanzien van het goederenvervoer. Misschien kunnen we het aantal risicotreinen verminderen door buisleidingen of meer binnenvaart. Wat zijn de woningbouwplannen? Al die stukjes van de puzzel bekijken we. We kijken niet alleen naar risico, maar ook naar overlast en trillingen. Al die stukjes van de puzzel gaan we leggen.

Mevrouw Kröger zei dat een trein met één vierkant wiel al veel overlast kan veroorzaken. Toevallig was ik laatst op werkbezoek en zag ik hoe zo'n vierkant wiel eruitziet. Ik kan het mevrouw Kröger aanraden; het is interessant om dat eens te zien. De naleving ten aanzien van geluid richt zich primair op ProRail. De ILT houdt toezicht op ProRail wat betreft de

naleving van de plafonds. ProRail monitort de toestand van het spoor en de onderhoudstoestand van de treinen. Vervoerders krijgen via ProRail een melding als er bevindingen zijn. Daadwerkelijk ingrijpen als individuele vervoerders hier niks mee doen blijkt nu eigenlijk niet mogelijk, dus daarom kijk ik samen met de ILT en ProRail hoe de handhaving verstevigd kan worden. Dat is ook onderdeel van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer.

De heer Schonis vroeg naar niet meer zelf af- en aankoppelen van goederentreinen. Het is niet evident dat in het buitenland machinisten zelf mogen aan- en afkoppelen. De Machinistenrichtlijn en de TSI Operations zeggen daar niets over. We gaan op dit moment samen met de sector na hoe dit in het buitenland geregeld is. In Nederland kunnen machinisten wel zelf hun locomotieven aan- en afkoppelen. Zij moeten daarvoor separaat een rangeerdiploma halen, ook omdat het aan- en afkoppelen niet zonder gevaar is, zeker als er hoogspanningsstroom mee gemoeid is. Maar binnen het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer bekijken we in het cluster deregulering of en, zo ja, hoe maximaal bij het buitenland kan worden aangesloten op dit punt.

Dan was er een vraag over de onderhoudskosten: de tarieven van de Kijfhoek. ProRail heeft de spoorwegondernemingen geïnformeerd over het voornemen. Dat is nu in consultatie. Ik kom hierop voor de zomer terug in het kader van de voortgang en het maatregelenpakket voor goederenvervoer. Daar loopt nu een discussie over. U heeft het net gezien en wij hebben het net gezien en we zijn nu aan het uitzoeken hoe het precies zit en hoe dit past in de afspraken die we met elkaar hebben gemaakt in het spoorgoederenpakket. Ik kan daar natuurlijk niet in één keer een streep doorheen zetten. Volgens mij is dat de bottomline. Voor de zomer informeer ik u hier nader over.

Ik informeer u dan ook over de vraag of ProRail te lage vervoerscijfers hanteert. De vormgeving van de subsidieregeling, inclusief de onderliggende prognoses en bijbehorende bedragen, komt in nauw overleg met de sector tot stand. Maar ik stel voor dat ik in de brief ook terugkom op de vraag hoe dit is gegaan.

De heer Schonis stelde een vraag over CEF-middelen voor de North Sea Port Gent-Terneuzen. Op dit moment wordt met Europese CEF-middelen een onderzoek uitgevoerd naar de spoorse bereikbaarheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen. In dat kader moet naast nut en noodzaak van infrastructurele maatregelen ook onderzoek gedaan worden naar alternatieve oplossingen. In het BO MIRT van november 2018 heb ik afgesproken om in 2019 bij de BO MIRT-ronde op basis van de voorlopige resultaten een bestuurlijk rondetafelgesprek te organiseren. Dat zullen we samen met de federale overheden van België en Nederland doen, omdat het echt gaat over gezamenlijke, grensoverschrijdende opgaven. Het doel is bij die rondetafel commitment over inhoud te krijgen en een gedeeld beeld over mogelijke knelpunten en het vervolgproces. Wij werken dus actief samen met de Belgen om te kijken of we daar een win-win van kunnen maken over de grens heen.

Wat doen we om de Betuweroute beter te benutten? Dat is zeker een van de intenties van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. De route is al geschikt voor treinen van 740 meter lengte en er liggen voldoende treinpaden zonder niet-commerciële stops. In het maatregelenpakket is ook een prijsprikkel voor de Betuweroute aangekondigd. Dat wordt op dit moment uitgewerkt met ProRail en de sector. Van belang is uiteindelijk dat ook in Duitsland kan worden doorgereden. De werkzaamheden aan het derde spoor zijn op dit moment wel echt een bottleneck voor onze benutting van de Betuweroute. Volgende week, als ik met Staatssecretaris Ferlemann ga praten over het spoor, zal ik hem dit punt nadrukkelijk onder de aandacht brengen.

Is er goedkeuring nodig van de Europese Commissie voor de prijsprikkel? Twee dingen. De subsidieregeling die ik heb aangekondigd, wordt

vormgegeven. Die moet ik notificeren bij de Europese Commissie. Na goedkeuring treedt deze met terugwerkende kracht in werking. Dat is misschien goed om te weten voor de goederenvervoerders. Als de regeling er doorheen is, geldt ze met terugwerkende kracht. Ik ga ervan uit dat dit nog voor de zomer geregeld is. Daarnaast heb ik een prijsprikkel aangekondigd om het gebruik van de Betuweroute te verbeteren. Die hoeft niet voor goedkeuring naar de Europese Commissie.

De VVD vroeg naar trillingsschade veroorzaakt door treinen en naar mankementdetectie. De ILT heeft een rapport uitgebracht over mankementdetectie bij treinen en de toepassing van meetgegevens uit het systeem Quo Vadis. Op basis van die meetresultaten kan worden nagegaan in hoeverre sprake is van overbelading of scheve belading en kunnen ook de wielkwaliteit en mankementen aan het materieel worden beoordeeld. Uitkomst was dat wielafwijkingen als gevolg van vlakke plaatsen en niet-ronde wielen ook leiden tot geluidsoverlast en trillingen. De ILT heeft navraag gedaan bij ProRail en de spoorwegonderneming naar wat zij hebben gedaan met de bevindingen in het rapport. Er zijn initiatieven om goederenmaterieel uit te rusten met tags. ProRail past daarop zijn tagreaders aan. Indien dit wordt voortgezet, kan bij het goederenvervoer realtime gebruik worden gemaakt van de Quo Vadis-metgegevens. Dat zal weer een positief effect hebben op de staat van het materieel en uiteindelijk weer de geluidsoverlast die veroorzaakt wordt. Het gaat dus stapsgewijs, maar de stappen leiden wel echt tot een structurele verbetering.

De Bentheimroute door Twente aanwijzen als stillere spoorgoederenroute. Iedere EU-lidstaat dient op grond van de nieuwe uitvoeringsverordening die binnenkort gepubliceerd wordt, de TSI Noise – Nederland heeft zich trouwens sterk ingezet voor een snelle totstandkoming – spoorgoederenroutes aan te wijzen als stillere spoorgoederenroute indien er gemiddeld meer dan twaalf spoorgoederentreinen per nacht rijden. Dus als er meer dan twaalf rijden, kom je ervoor in aanmerking. Naar verwachting voldoet de Bentheimroute in Nederland niet aan dat criterium; er zouden minder treinen rijden. Dat kun je goed of slecht nieuws vinden, het is maar hoe je het bekijkt: wat doet de overlast van extra treinen versus wat levert het op om een stille route te zijn? Als de uitvoeringsverordening leidt tot aanwijzing van routes voorbij de grensovergang, kan dat een effect voor Nederland hebben.

Dan de zorgen van de omwonenden zoals verwoord in de petitie Meteren-Boxtel. Ik heb net al aangegeven waarom het project Meteren-Boxtel van groot belang is, namelijk voor een betere benutting van de Betuweroute, maar ook voor het verminderen van de overlast op de Brabanneroute. We creëren dan ook ruimte voor extra personenvervoer, dus extra reizigerstreinen op de Brabanneroute, als we het goederenvervoer meer via de Betuweroute leiden. Maar omdat niet elke bestemming aan de Betuweroute ligt, moet je vanaf die Betuweroute ook ergens anders heen kunnen. Daarvoor is het project Meteren-Boxtel van belang. Langs de spoorlijn maken mensen zich zorgen over de toename van het aantal goederentreinen. Ze zijn bang voor geluidshinder, meer trillingen en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik ben vorig jaar langs geweest en ik heb met een aantal mensen gepraat over de zorgen die zij hadden. In het project zaten al veel maatregelen, zoals de verdiepte aanleg van het spoor in Vught en geluidsschermen. Maar na mijn gesprekken daar heb ik toegezegd om te kijken of ik nog extra maatregelen zou kunnen nemen. Ik doe een forse extra investering specifiek voor deze route. Voor geluid zet ik erop in om van Meteren-Boxtel een Quieter Route te maken. Dat betekent dat er alleen nog goederentreinen mogen rijden die voorzien zijn van stillere remmen. Dat op zich is al een forse reductie van de hinder. Trillingen is een dossier dat in het verleden misschien wat minder aandacht heeft gehad, maar dat steeds meer aandacht krijgt, en terecht. De ergste toename van hinder ligt duidelijk in Vught-Noord. Ik ga

11 miljoen extra investeren. Dat zijn bovenwettelijke maatregelen. Ik zie daar de specifieke situatie waarin meer overlast is om een andere route te ontlasten, daarom vind ik dat we daar een unieke situatie hebben en het dus gerechtvaardigd is om wat extra's te doen voor de mensen daar. Ik ga dus 11 miljoen steken in bovenwettelijke maatregelen om onder andere trillingsreducerende ondergrondse constructies aan te brengen. Ook heb ik ProRail opdracht gegeven om een proef uit te voeren met langzaam rijdende goederentreinen. Dat was een van de punten die zowel uit mijn gesprekken met de bewoners, als uit de Kamer naar voren kwamen. Dat gaan we doen. Tot slot ga ik op zoek naar mogelijkheden voor proeven met innovatieve trillingsmaatregelen. Ik was vorige week op de RailTechbeurs, waar alle innovatieve mensen uit spoorland staan. Ik heb zo ongeveer bij elke stand waar ik per ongeluk langs liep gevraagd: heeft u nog iets nieuws op de plank liggen tegen trillingen, want ik ben dringend op zoek naar innovatieve maatregelen? We gaan kijken wat we allemaal kunnen. Tijdens de innovatiesessie met experts in november vorig jaar zijn ook verschillende innovaties genoemd, zoals afbuigende trillingswanden en under sleeper pads. Die laatste zijn een soort kunststof kussentjes onder dwarsliggers. Misschien leuk voor mevrouw Kröger, die ook een warm hart heeft voor de circulaire economie: er was ook een bedrijf dat de liggers had ingepakt in gerecycled plastic. Met al dit soort dingen, een brede innovatieagenda, ben ik aan de slag. We doen echt ons best. Ik snap dat de mensen daar vragen om een extra inspanning en we zijn ook bereid om te leveren. Ik heb ook extra budget beschikbaar gesteld voor initiatieven van andere overheden langs het tracé. Het ergste probleem zit in Vught-Noord, maar ook op andere plekken zeggen mensen dat ze overlast ervaren. Als de overheden daar zeggen dat ze extra willen investeren, heb ik nog extra budget beschikbaar voor maatregelen die anderen langs het tracé zouden willen nemen. Tot het plafond van het budget kan ik er voor maximaal een derde aan meebetalen. Voorzitter. De heer Amhaouch stelde een vraag over Greenport Venlo. In het BO Mirt over goederencorridors heb ik afgesproken dat het plan van aanpak verder wordt uitgewerkt. Op basis van dit plan van aanpak gaan we verder.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden om te zien of er vragen zijn blijven liggen. Dat is niet het geval. Dan kunnen we naar het blokje grondtransacties.

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

Ik zal proberen om wat sneller door de rest heen te gaan, voorzitter. Maar er zijn ook veel vragen gesteld.

U heeft een uitgebreide brief ontvangen waar heel veel in staat. Iedereen baalt natuurlijk van de manier waarop het is gegaan; dat is heel helder. Iedereen wil voorkomen dat het in de toekomst nog eens gebeurt. Ook ProRail en NS vinden het ontzettend balen en hebben ook een convenant aangekondigd. Er is overeenstemming over het convenant. Het zal door beide organisaties op zeer korte termijn ondertekend worden. Er was een heel concrete vraag: wanneer komt dat? Ik verwacht dat echt op korte termijn.

Hadden de grondaankopen bij de Minister van Financiën gemeld moeten worden? De Minister van Financiën laat weten dat het bedrag van de grondaankopen door NS ruim onder de grens valt van de investeringen of desinvesteringen die NS bij het Ministerie van Financiën moet melden. Dat is een drempelbedrag van 200 miljoen. Dat bedrag geldt sinds 2015. NS heeft dus correct gehandeld als het gaat om het wel of niet moeten melden van de aankopen.

Wie heeft precies welke rol gespeeld en hoe heeft de grond op deze manier van eigenaar kunnen wisselen? Ik denk dat ik dit heel uitgebreid

beschreven heb in mijn brief. Daarin staat precies wie op welk moment wat heeft gedaan. Omwille van de tijd zou ik het daarbij willen laten, tenzij er nog een heel concrete, specifieke vraag is over een van de punten in de brief.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden. Dan komen we bij het blokje overige.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja. Meneer Schonis vroeg naar de slechte belijning op sommige overwegen. Het is heel belangrijk dat slechtzienenden veilig een overweg kunnen oversteken. Beheer en onderhoud van overwegen is een taak van ProRail. Daar waar belijning van de overwegen versleten is, laat ProRail de belijning herstellen. Het is goed dat dit vandaag nog eens een keer genoemd is als aandachtspunt. Ik zal het ook meegeven voor het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen, zodat we in ieder geval allemaal ook op dit aspect scherp zijn.

Dan de vraag over een levenslang ov-verbod. Bij een ernstig incident bepaalt de rechter de strafmaat. Het is niet aan mij om die te bepalen. Bij het bepalen van de strafmaat wordt rekening gehouden met proportionaliteit, subsidiariteit, het waarborgen van privacy en het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Meer dan dit kan ik er helaas niet over zeggen.

Hoe ziet de planning van de zbo-vorming eruit? Zbo staat niet nu op de agenda. Ik kom voor de zomer met een brief hoever we hier staan. Een aantal van de aandachtspunten die genoemd zijn, bijvoorbeeld de btw en de kosten, hebben we duidelijk met elkaar gemarkeerd als randvoorwaarden. Daar zullen we heel goed op terugkomen in die brief.

Er ligt een concrete vraag van de heer Van Aalst over de heer Eringa. Ik ben blij dat de heer Eringa voorlopig nog beschikbaar blijft. Samen kijken we goed naar de invulling van de nieuwe organisatie, om op een aantal punten die al genoemd zijn, de overgang vorm te geven. Dat doen we vanaf het begin samen. Er wordt bijvoorbeeld in gezamenlijke teams van juristen gewerkt aan het bepalen van de knelpunten en wat de goede oplossingen daarvoor zijn. Er wordt ook door gezamenlijke teams gekeken hoe we deze omvorming kunnen gebruiken om de samenwerking te verbeteren en te stroomlijnen, zodat we de informatie van ProRail directer kunnen benutten, ook bij de beleidsvorming. We kijken dus heel erg naar het benutten van de kansen. Ik kom hier allemaal op terug in de brief.

De voorzitter:

Ik wilde de interrupties bewaren voor het laatst, maar de heer Van Aalst voelt een dwingende behoefte om nu zijn laatste interruptie in te zetten.

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn laatste interruptie inderdaad. Juist omdat het nu over de overige zaken gaat en de blokjes zo meteen waarschijnlijk van links naar rechts vliegen, lijkt het mij handig om nu het punt van het zbo even aan te kaarten. Het staat inderdaad niet op de agenda. Maar het baart de PVV wel zorgen als een topman verdwijnt, en mogelijk nog veel meer mensen, omdat er gewoon geen draagvlak is voor zo'n zbo. Ik vind het dus heel bijzonder dat de Staatssecretaris aangeeft in groepsverband bezig te zijn. Dan denk ik: groepsverband? Van dat groepje is volgens mij heel weinig overgebleven. Ik heb het gevoel dat de Staatssecretaris alleen aan tafel zit en met zichzelf overlegt om een zbo in te voeren.

We hebben volgens mij zo langzamerhand met elkaar geconstateerd dat het draagvlak volledig wegvalt onder dat zbo. Ik vind het fantastisch dat deze coalitie het heeft opgenomen in haar regeerakkoord; dat is prima, dat vind ik allemaal goed. Maar als het draagvlak volledig is weggefallen, is

de Staatssecretaris dan bereid om heel constructief te gaan kijken of dit misschien overbodig is en dit dan gewoon te schrappen?

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

Ik ben blij dat de heer Eringa blijft. We werken, in heel goede samenwerking, samen aan de omvorming, die onderdeel is van de voornemens in dit regeerakkoord. Ik herken me ook helemaal niet in het beeld dat de heer Van Aalst schetst. Maar we komen er op een ander moment, wanneer het wél op de agenda staat, nog zeker uitgebreid over te spreken. Wat de inzet is van de heer Van Aalst is in ieder geval vast duidelijk. Maar die verrast me ook niet.

De **voorzitter:**

De Staatssecretaris gaat verder met de beantwoording.

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

Voorzitter. Hoe kan de Europese Commissie een grotere rol spelen? Op die vraag heb ik, denk ik, al geantwoord.

Dan decentralisatie. Dat is een belangrijk punt. Het is al eerder in een AO aan de orde geweest. We hebben met elkaar afgesproken om een integraal besluit te nemen over het al dan niet decentraliseren van de lijnen die in de quickscan onderzocht zijn als uitvloeisel van het regeerakkoord. Dit om die integrale besluitvorming goed te kunnen doen en goed te kunnen aansluiten bij wat we willen realiseren en als antwoord op de vraag welke vorm van ordening en welke omvang van het hoofdtrailnet daarbij past. Dit wil niet zeggen dat we niet kunnen onderzoeken welke stappen we alvast kunnen voorbereiden om, zodra we het besluit hebben genomen welke lijnen gedecentraliseerd worden, zo snel mogelijk verder te kunnen gaan. Zo heb ik ook altijd de verzoeken uit de Kamer begrepen. Ik koers dus niet op 2025 voor de decentralisatie; ik koers op een besluit in 2020 en daarna zo snel mogelijk implementatie.

Ik hoorde een aantal constructieve suggesties. Ik zal bekijken wat we kunnen met een aantal daarvan voor een verdere versnelling van het proces, zodat we snel kunnen doorpakken wanneer we een besluit nemen. Ik zal de Kamer informeren over waar ik mogelijkheden zie.

De **voorzitter:**

Meneer Amhaouch, u heeft nog één korte interruptie.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, dit is mijn laatste interruptie, over een heel belangrijk item. Samen proberen we het regeerakkoord uit te voeren. Goed om te horen dat de Staatssecretaris zegt niet af te gaan op 2025 daar waar het ook eerder kan. In het vorige AO heb ik duidelijk gevraagd om te komen met een concreet stappenplan samen met de provincies en regio's, een plan waar zij ook hun krabbel onder hebben gezet. Zo is het ook voor de provincies duidelijk in welke fase we welk besluit nemen. Nu zie ik daar licht tussen. De Staatssecretaris heeft een bepaald tijdsplan in haar hoofd. De provincies, Overijssel, Groningen, Friesland, hebben allemaal een bepaald plaatje in het hoofd. We moeten toch los van de inhoud kunnen komen tot eenzelfde stappenplan? Mijn vraag is of we zo'n plan op korte termijn kunnen krijgen en of de Staatssecretaris een rondje gaat maken langs deze provincies.

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

Ik heb u in een brief aangegeven welke stappen ik voorzie. De heer Amhaouch zegt dat er mogelijk licht zit tussen het tempo dat ik wil maken en wat de provincies voor ogen hebben. Ik ga met de provincies daarover spreken. Want een gedeeld stappenplan – wanneer willen we wat klaar hebben? – kunnen we alleen maar aflopen als we daar een gedeeld beeld

over hebben. Ik zal dus gaan kijken waar er eventueel licht zit en zorgen dat we tot een gedeeld beeld komen. De provincies hebben ook een eigen, zelfstandige verantwoordelijkheid. Ik kan niet voor hen bepalen wat ze moeten doen. Maar zorgen dat we in ieder geval een gezamenlijk beeld hebben bij wanneer we wat klaar willen hebben, is natuurlijk de basis voor elke gezamenlijke besluitvorming. Ik ben daar dus graag daartoe bereid.

Dan de vraag over de onderhoudsrekening op de regionale spoorlijnen. De gesprekken lopen. Ik streef ernaar om uiterlijk bij het BO MIRT-overleg dit najaar met de provincie tot bestuurlijke afspraken te komen.

Dan nog een vraag over de staat van de infra. ProRail heeft op mijn verzoek een rapport opgesteld over de staat van de infrastructuur. Dit is een periodiek terugkerende verplichting uit de beheerconcessie. Volgens ProRail is de staat van de infra over het algemeen goed. Dat zien we ook aan de prestaties op het spoor. Tegelijkertijd geeft ProRail aan, terecht denk ik, dat op een gegeven moment de technologie veroudert. We zien dit ook op andere modaliteiten. Veel is aangelegd na de Tweede Wereldoorlog. Op een gegeven moment zie je dan dat er een vervangingsopgave aan zit te komen. En als je verder een heleboel ambities hebt, betekent dat ook iets voor het onderhoud en voor je areaal. Dus het zijn heel terechte punten. We zien dit zich ontwikkelen. We moeten zorgen dat we ons ook tijdig een beeld vormen niet alleen van waar we extra 10 minutentreinen willen laten rijden en wat dat vraagt aan investeringen, maar ook van wat we naar de toekomst toe nodig hebben om onze infrastructuur robuust te houden. Want robuust in stand houden van wat je hebt, moet altijd de eerste stap zijn.

Dan de prestaties op de Arrivalijn. De provincie Limburg is de concessieverlener op de Maaslijn. Maar het zal zeker gehoord zijn, ook bij de provincies, dat er toch zorgen zijn bij de heer Van Dijk over het kwaliteitsniveau. Arriva en de provincie zullen zich dat vast ook aantrekken.

De heer Amhaouch vroeg naar de planning van de Maaslijn. De huidige planning is dat in 2024 de infrastructuur in gebruik kan worden genomen. Dat is de afspraak zoals ik die met de provincie heb gemaakt. Zowel Rijk als regio onderschrijft het belang van de versnellingsmaatregelen en van de verduurzaming door elektrificatie. Daar kunnen we een mooie stap maken.

De laatste vraag is ook van de heer Amhaouch en gaat over het volgorproces Veendam/Stadskanaal. Ook daar is de planning dat de re-activatie in 2024 gereed is.

Voorzitter. Als het goed is, heb ik daarmee de vragen beantwoord.

De voorzitter:

Dat ging toch in een redelijk tempo. Ik kijk even naar de leden of er nog iets is blijven liggen. Ik zie dat dat allemaal in tweede termijn kan. Dan gaan we de tweede termijn in, nadat ik enkele ogenblikken heb geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met de tweede termijn. Ik stel anderhalve minuut spreektijd per woordvoerder voor. Gezien de tijd moet dat lukken. Ik zal niet te streng zijn, maar laten we proberen op anderhalve minuut uit te komen.

De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De PVV is niet overtuigd. We zien toch nog steeds een gebrek aan visie, te weinig concrete maatregelen en een Staatssecretaris op het slakkenspoor. Het is heel lang wachten op investeringsvoorstellen. Waarschijnlijk is dit kabinet dan al gevallen. Het enige voordeel

daarvan is dat we waarschijnlijk dan weer een kritisch oppositielid Van Veldhoven terugkrijgen.

Voorzitter. De hsl blijft een hoofdpijndossier. Ook hierbij speelt het gebrek aan visie. Vijftien jaar bezig zijn, maar niet weten waarom een dubbeldekker niet kan rijden, vind ik een gebrek aan visie bij het ministerie. Dan komt meteen het pijnpunt naar boven. Als je voor dat soort informatie afhankelijk bent van alleen zo'n vervoerder, hebben we misschien precies het pijnpunt op de hsl te pakken: we sturen te veel op een vervoerder in plaats van op ons eigen beleid.

Voorzitter. De discussie rondom het zbo blijven we toch een beetje uit de weg gaan. Die discussie leidt tot onrust bij ProRail. Het is jammer om te horen dat de Staatssecretaris niet het beeld deelt dat dit allemaal heel vlekkeloos en soepel verloopt. Wij zien toch dat nagenoeg iedereen tegen is: of dat nou de reiziger is, of het nou ProRail zelf is of dat het andere sectoren zijn. Maar goed, we komen hier op een later moment op terug.

Voorzitter. Nog heel kort even richting het spoorgoederenvervoer en de tarievenwijziging. De Staatssecretaris heeft toegezegd daarop terug te komen voor de zomer. Wij hechten er wel aan in verband met de spoorgoederentafel in mei – die is cruciaal voor de goederensector – dat de Staatssecretaris voor mei daarop terugkomt.

Voorzitter. Verder hebben wij nog wat mogelijkheden nodig om het gebrek aan visie te corrigeren, dus bij dezen vraag ik een VAO aan.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Nog twee korte vragen. Heb ik goed begrepen dat de Staatssecretaris overleg heeft met haar Vlaamse collega's over het spoor Zelzate-Terneuzen en dat we dit nog mee kunnen nemen bij de najaarsronde MIRT? Dat is even de concrete vraag.

De tweede vraag gaat over de toegankelijkheid van alle stations in 2040. In het Toekomstbeeld staat: we willen het hele ov in 2040 voor iedereen toegankelijk maken. Er zijn op dit moment al stations waar die toegankelijkheid lastig is. Denk aan lage perrons en dat soort zaken. Is het mogelijk om dat soort dingen met prioriteit aan te pakken? Daar ben ik benieuwd naar.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Drost.

De heer Drost (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Het is goed om te onderstrepen dat wat er over het Toekomstbeeld ligt, weleens anders is geweest, ook in dit huis. We kijken nu zo breed naar het ov. U geeft aan in uw beantwoording dat u breder kijkt dan de Randstad alleen. Dat is fijn om te horen. Ik zou nogmaals het pleidooi willen houden om die woorden concreet te maken met de regio samen. En vooral ook vraag ik u om te kijken naar de beeldvorming die daar is ontstaan. Het plaatje met de ring Randstad is heel mooi voor de mensen die in deze omgeving in de file staan, maar de mensen in de landsdelen krijgen het idee dat ze er een beetje bij bungelen. Misschien kunt u daar wat aan doen en kunt u daar iets over toezeggen.

Het is belangrijk voor de Kamer om de brede mobiliteitsagenda te hebben, zodat we straks de keuzes die we met elkaar moeten maken, ook juist landsbreed en veel breder dan het ov, ook kunnen maken in de MIRT-overleggen et cetera. Wij kijken daarnaar uit.

Ik wil mijn steun uitspreken voor de vragen die werden gesteld over de toegezegde brief op het gebied van de hsl en de stappen die u zou kunnen nemen richting de toekomst.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Ik mis een antwoord op de vraag over de intercity Den Haag via Brainport Eindhoven naar Düsseldorf. Ik had geen antwoord gekregen op de vraag of we op korte termijn al verkenningen kunnen doen of dat we al beginnen met een bepaalde uitwerking.

Voorzitter. Dan het Toekomstbeeld OV. Dat ligt voor ons. Het noemt de contouren, de hoofdlijnen. Wat ik in zijn algemeenheid wil meenemen, is de aandacht voor de regio. De vraag aan de Staatssecretaris is of we richting het volgende AO Spoor in plaats van de contouren Toekomstbeeld OV 2040 een verdiepingsslag Toekomstbeeld OV 2040 kunnen maken. Naar aanleiding van de opmerkingen vandaag: hoe borgen we het aanhaken van de regio's, van Groningen tot Maastricht en van Terneuzen tot Assen?

Voorzitter. Op het onderwerp ProRail als zbo komen we uitgebreid terug, maar we hebben de vorige keer gevraagd om een brief over alle financiële middelen: wat gaat het kosten? Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de financiële paragraaf meegaat als de wet naar de Raad van State gaat? Hoe valt dat samen? We moeten een gewogen afweging kunnen maken en geen onomkeerbare besluiten nemen.

Dank voor de extra investeringen voor de stillere treinen bij Vught.

Complimenten daarvoor. Het zijn terechte zorgen. We proberen de modal shift in te zetten. Dan moeten we waar nodig ook de beurs trekken.

Laatste punt. Ik hoorde net een oplossingsrichting voor de zorgen rondom de grote woningbouwprojecten naast sporen, zeker in Brabant; richting Eindhoven. Daar is de Minister van Binnenlandse Zaken bij betrokken, daar bent u bij betrokken. Kunt u aangeven dat er echt intensief overleg plaatsvindt over hoe die zorgen over de groepsrisico's kunnen worden weggenomen?

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter, dank. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Een aantal punten.

Ik ben blij dat de Staatssecretaris bevestigt dat ze niet zomaar aan knoppen gaat draaien met betrekking tot risicoplafonds voor het spoor-goederenvervoer. Ik wil graag van de Staatssecretaris nog de bevestiging dat de zorgen van de omwonenden echt meegenomen worden in de discussie en de gesprekken. We hebben deze week een petitie aangeboden gekregen. Heel veel mensen maken zich zorgen. Dus graag die bevestiging.

De hsl is al genoemd. De Staatssecretaris komt er schriftelijk op terug. Ik vind het heel raar dat wij vorige week hier een rondetafel en een technische briefing hebben gehad waarin NS en ProRail heel duidelijk aangeven dat de sluizen een probleem zijn en blijven, terwijl de Staatssecretaris iets anders zegt. Ik krijg graag die toelichting. Bij het AO ERTMS zullen we nog over de uitrol van dat systeem op de hsl komen te spreken. Het Toekomstbeeld. Heel Nederland is belangrijk, niet alleen de Randstad. Goed dat die bevestiging er is.

Dan wel een punt over Heerlen-Aken. De haalbaarheidstoets komt voor de zomer, zei de Staatssecretaris. Maar ik krijg signalen dat die haalbaarheid

al is aangetoond en dat het over de praktische realisatie gaat of dat haalbaar is. Als dat zo is, graag heel snel een reactie. Zo niet, dan houden we het bij het antwoord van de Staatssecretaris.

Wat betreft Den Haag-Düsseldorf sluit ik me aan bij de heer Amhaouch. Ik ben daar ook benieuwd naar.

Ik ben ook erg benieuwd naar de prijsverhogingen van ProRail richting DB Cargo, Kijfhoek en de rest.

Daar laat ik het bij. We hebben een VAO.

Ik had nog een puntje over Amersfoort en de cijfers. In het Toekomstbeeld OV staat het aantal van 30.000 instappers in Amersfoort, terwijl NS praat over 42.000 dagelijkse in- en uitstappers. Heeft dat gevolgen voor de positie van Amersfoort in de stedenring? Kan de Staatssecretaris kort iets zeggen daarover?

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Om te beginnen dank voor de uitgebreide beantwoording. Ik denk dat er veel enthousiasme is om van het Toekomstbeeld OV een nog veel ambitieuzer iets te maken met de bijbehorende budgetten. Voor mij blijft er de vraag over de ambitie, namelijk over het zinnetje «vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op». De Staatssecretaris zegt dat ik dat in het geheel moet zien. Mijn vraag is hoe dat gerelateerd wordt aan de uitdagingen in het klimaatakkoord en de doorrekeningen van het PBL. Ziet de Staatssecretaris ook dat de huidige NMCA een bepaalde groei laat zien, maar dat die wellicht nog veel groter wordt als je het klimaatakkoord uitvoert?

Dan nog over het internationaal spoorvervoer en de hsl. De hsl is toch een soort ruggengraat of aorta voor ons internationaal spoorvervoer. Daar moeten we dus serieus werk van maken. Ik ben blij dat, terwijl ik heel even weg was bij de vergadering, er wel ruimte is voor een quickscan over de spanningssluisen. Dat lijkt mij een belangrijke eerste stap. Maar de zorgen over ERTMS blijven. Ik zou ook heel graag het meer gedetailleerde plan hebben hoe we gaan zorgen dat de capaciteit er is op de hsl om de tientallen vluchten per dag naar Brussel, Londen en Parijs echt te vervangen. Zou de Staatssecretaris daar wellicht nog schriftelijk wat meer over kunnen delen?

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Ik wil de Staatssecretaris bedanken voor de beantwoording van mijn vragen. Ik wil nog twee puntjes bij de kop pakken.

Het eerste puntje. De Staatssecretaris begon heel verstandig met te zeggen: we hebben een bepaald budget en daarbinnen kunnen we van alles willen, maar op een gegeven moment is het geld op. Dat is terecht. Ik vind het wel heel mooi dat ze de prioriteit legt bij onderhoud. Dat is gewoon essentieel om je netwerk in stand te houden. Over het antwoord op mijn vraag over de veroudering van het huidige netwerk – wat doe je daarmee enzovoorts – zijn we het denk ik eens. Mijn concrete vraag hierbij is nog of de Staatssecretaris nadenkt over een programma om dit aan te pakken, net zoals bij de veroudering van het wegennet. Daar hoor ik graag nog iets meer over. Is dat er of komt dat er en wat zit daaronder?

Op het tweede punt verschillen we van inzicht. Maar ik vond het wel aardig dat de Staatssecretaris op een gegeven moment in beantwoording van een vraag van mijn buurvrouw zei: soms maken woorden veel uit. Ik zou daaraan willen toevoegen dat ook beelden heel veel zeggen. Als ik kijk naar het Toekomstbeeld OV 2040, naar de contouren, dat programma, zie

ik een plaatje op pagina 8. Mijn buurman heeft het ook al voor zich liggen en mijn buurvrouw zegt het ook al te kennen. Als je daarnaar kijkt, kun je je niet onttrekken aan het idee dat het ongeveer gaat tot Zwolle, Arnhem enzovoorts.

We worden het er niet over eens om dat zesde doel van regionale bereikbaarheid toe te voegen. Ik begrijp uit de context waarin dit is opgesteld dat dit ook niet lukt. Maar ik kondig bij dezen vast aan dat ik bij een VAO de Minister... Ik bedoel de Staatssecretaris. De Minister komt vast nog. Ik zal bij het VAO de Staatssecretaris helpen om daar een beetje kracht achter te zetten. Bij dezen kondig ik dat vast aan. Daar hoef ik verder geen antwoord op.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De Staatssecretaris is inmiddels voorbereid. De heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ga door waar de heer Stoffer geëindigd is, namelijk bij dat plaatje. Ik weet dat het ambtelijk goed uit te leggen is en dat het logisch is, maar het raakt mensen echt die niet in de Randstad wonen en die dagelijks ervaren dat het best lastig is om met het ov ergens te komen. Je moet langer wachten op een bus en de treinverbinding doet er gewoon lang over. Dat zie je overal in Nederland. Dan is zo'n beeld niet goed. Dan heb je het over investeringen in mobiliteit ov, wat hartstikke van belang is, maar je ziet dat ook terug in wegenonderhoud en investeringen daarin. Kijk maar naar het MIRT. Dan is er natuurlijk niet alleen de afweging massa/aantallen, maar ook – ik vond het daarom heel goed wat de heer Stoffer zei – het punt regionale bereikbaarheid als voorwaarde, waar je ook woont in Nederland. De Staatssecretaris geeft enige ruimte, maar ik zou er nog iets meer van willen zien. Wordt vervolgd.

Tweede punt is de Maaslijn. Er zijn nog steeds echt veel klachten. Ik kreeg in de schriftelijke antwoorden toch een antwoord als: nee, dit is opgelost; we hebben Arriva gesproken en het is klaar. Maar volgens mij is het nog niet klaar.

Ten slotte de grondconcessies. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer dat convenant tussen NS en ProRail er precies gaat komen? Dat convenant is namelijk hard nodig.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Van Aalst, u mag weer even het voorzitterschap overnemen.

Voorzitter: Van Aalst

De voorzitter:

Met plezier, meneer Ziengs. Ik geef u het woord namens de VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel. De Staatssecretaris heeft een toezegging gedaan over de subsidie vanuit Europa. In de brief stond dat het begin 2019 zou plaatsvinden. Nu hoorde ik haar zeggen dat het voor de zomer is. Ik mag dan nu ook aannemen dat het daadwerkelijk voor de zomer is en dat we straks geen bericht krijgen dat het voor het herfstreces is.

Dan wat betreft de mankementendetectie die ik noemde. Eigenlijk noemde ik hetzelfde als wat mevrouw Kröger deed met de vierkante wielen, want dat is een van de onderwerpen die aan de orde is bij mankementendetectie. Ik ben er blij om dat de Staatssecretaris daarover een toezegging gedaan heeft. Dank daarvoor.

Wat betreft de decentralisatie sluit ik mij aan bij het verzoek van de heer Amhaouch waar het gaat om het stappenplan.

Verder heb ik nog een vraag gesteld over – misschien heeft de Staatssecretaris daar wel antwoord op gegeven – het mogelijk toevoegen van de lijn Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen aan de TEN-T-corridor. Heeft zij daar al over gesproken met de Europese Commissie?
Dan het goederenspoorvervoer. Bij het verzoek van de heer Van Aalst om dat ruim in beeld te krijgen vóór het AO in mei, sluit ik mij van harte aan. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Ziengs. Ik draag u het voorzitterschap weer over.

Voorzitter: Ziengs

De voorzitter:

Dat doet mij deugd. Dank u wel.

De Staatssecretaris heeft vijf minuten nodig voor de voorbereiding van haar beantwoording.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen het AO Spoor voor de beantwoording in tweede termijn. Ik verzoek u allen even te gaan zitten. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ik doe het even op volgorde van de sprekers. Soms overlappen de vragen wat, dus dan zal ik ze samen nemen. Nog één opmerking vooraf, tegen de heer Van Aalst: nog leuker dan een kritisch Kamerlid uit de oppositie zijn is het om een constructieve Staatssecretaris te kunnen zijn. Dat kan ik hem uit eigen ervaring vertellen, dus ik kan het hem van harte aanbevelen. Ik houd het hier voorlopig maar even bij. De heer Van Aalst en de heer Ziengs hadden een vraag over de subsidie-regeling: komt die voor het zomerreces? Dat wil ik absoluut. Ik stuur haar op 1 juli. Zij werkt dan overigens met terugwerkende kracht, dus al deze maanden loopt de subsidie al, zou je kunnen zeggen. Maar dat moeten we wel samen met de sector en de Europese Commissie doen, dus het is niet alleen afhankelijk van mij, maar ook van het bereiken van overeenstemming met de sector en de Commissie. We sturen de regeling absoluut op 1 juli; dan gaat zij met terugwerkende kracht in.

Dan had de heer Schonis de vraag gesteld of we dit najaar in overleg gaan met de Vlaamse collega's en of dat dan op tijd is om in de najaarsronde van het MIRT de volgende stappen te kunnen zetten. Ja, het is de bedoeling dat het inderdaad betrokken kan worden bij het MIRT-overleg in het najaar en dat we dan een beeld hebben van waar we staan en welke stappen nodig zouden zijn.

De heer Schonis vroeg ook of er prioriteit gegeven kan worden aan de toegankelijkheid. Ja. ProRail heeft op mijn verzoek een plan van aanpak opgesteld voor de toegankelijkheid. Dat zijn ze vast voortvarend aan het uitvoeren.

Meneer Drost refereerde aan het beeld. Ook anderen hebben daaraan gerefereerd. Ik denk dat we kunnen concluderen dat het beeld pakkend was, maar net niet het juiste beeld gepakt heeft. Er ligt dus een gezamenlijke uitdaging om dingen duidelijk te maken. Dat zal ik ook zeker doen bij de verdere uitwerking. Ik heb al geschetst dat we per regio naar een verdere uitwerking toegaan. Dat is ook een van de vragen die een van u nog stelde in de tweede termijn. We denken ongeveer over een jaar een nadere invulling te hebben. Dan zullen we zorgen dat dat beeld evenwichtiger is, want ik vind het misschien wel nog vervelender dan u, hoewel ik natuurlijk niet in uw hoofd kan kijken, dat het beeld niet over de volle

breedte van de ambities op dezelfde manier gepakt heeft. Want het gaat dus om én de ring én de verbindingen en dergelijke. We moeten het overal in Nederland een goed alternatief maken. Het zal er niet overal hetzelfde uitzien, maar de ambitie geldt voor heel Nederland. Ik ben graag bereid om hier bij de verdere uitwerking extra scherp op te zijn, zodat we de goede beelden naar buiten brengen.

De heer Amhaouch van het CDA had nog specifiek een vraag over de verbinding Den Haag-Eindhoven-Düsseldorf: wat is de snelste verbinding? Op dit moment loopt de snelste verbinding met Den Haag via Utrecht. Hij vroeg naar mogelijkheden voor een snelle verbinding via Eindhoven, dus een doorverbinding van Eindhoven-Düsseldorf naar Den Haag. Op dit moment is de snelste verbinding via Utrecht. Mogelijkheden voor een snellere verbinding via Eindhoven nemen we mee in het Toekomstbeeld OV. Die zitten daarin. Hiervoor is dan wel infra aan de Duitse kant van de grens nodig. Daar zit de hiccup eigenlijk.

De heer Amhaouch vroeg of er afstemming is met BZK. Hij vroeg: is er intensief overleg om die verschillende opgaven, bijvoorbeeld voor woningbouw, over en goederenvervoer, goed in elkaar in te passen? Ja, dat is er. Voor woningbouw en mobiliteit doen we dat in de MIRT-rondes. Dat doen we gezamenlijk met de Minister van BZK, juist omdat we willen dat de besluitvorming integraal is. Daarnaast vind ik het specifiek voor het Basisnet heel belangrijk dat we met alle partijen om tafel gaan, gezamenlijk. Het is namelijk een soort waterbed: als je een trein niet langs de ene route stuurt, gaat hij langs de andere route. Je wilt de balans overal zo gunstig mogelijk laten zijn. Maar ik ga graag per regio de gesprekken met de bestuurders aan – die heb ik ook heel hard nodig – om te kijken welke ambities zij hebben en hoe wij alles bij elkaar kunnen brengen: zowel de woningbouwopgave, die groot en urgent is, als het goederenvervoer, dat we allemaal belangrijk vinden, als de veiligheid van de omwonenden, die altijd een harde randvoorwaarde is. Dat overleg zal intensief moeten zijn, omdat je er anders simpelweg niet uitkomt bij het leggen van die puzzel. Dat zullen we samen moeten doen.

De heer Laçin vroeg, op hetzelfde punt, of ik ervoor kan zorgen dat de zorgen van omwonenden er goed bij worden betrokken. Absoluut. Dat is natuurlijk cruciaal. Een van mijn eerste werkbezoeken was aan de regio Den Bosch en Vught. Daar heb ik gewoon bij mensen in de huiskamer en in de achtertuin gezeten terwijl de goederentreinen langsdenderden. Het is belangrijk om het van mensen zelf te horen. Bewoners gaven bijvoorbeeld aan: het zou al zo veel schelen als ik 's nachts gewoon lekker door kon slapen; is daar met langzamer rijden niet wat aan te doen? Toen heb ik gezegd: oké, we gaan daar een proef mee doen om te kijken wat het oplevert. Ik zal ook zeker voorzichtig omgaan met de rest van dit dossier, want ik snap heel goed dat er aan alle kanten gevoeligheden liggen.

Dan vroeg de heer Laçin naar de spanningssluizen. Ik denk dat we steeds goed moeten kijken – daar zullen we dan in de brief nog op terugkomen – naar wat we willen bereiken met de verbetering van die spanningssluizen. Als je op de hele hsl hoofdrailnetkwaliteit wilt, ontkom je misschien niet aan een aanpak van die spanningssluizen. Dat kan heel goed zo zijn. Maar de vraag is of het verschil uiteindelijk wel zo groot is, na de prestatieverbeteringen die we verwachten van zowel de software-update, gezien de eerdere prestaties, als de nieuwe treinen, die specifiek voor deze lijnen ontworpen zijn. Is het verschil dat er dan nog is tussen de hoofdrailnetprestaties en de prestaties van de hsl op dat moment die grote investering nog waard? Vinden we dat dan op die plek de beste investering voor de reiziger, of vinden we dat de beste investering voor de reiziger op een andere plek is? Die afweging zullen we met elkaar moeten maken, maar ik zal in ieder geval in de brief, zoals toegezegd, een quickscan opnemen: wat is dat dan, waar hebben we het over als we het over die maatregelen hebben? Daar zal ik in die brief, zoals toegezegd, iets over zeggen.

De heer Laçin vroeg ook nog naar de prijsverhogingen voor DB Cargo. Zoals ik in de eerste termijn heb aangegeven, kom ik hierop terug in de voortgangsbrief over het spoorgoederenvervoer. Die krijgt u in juli. Ook op dit punt moet er gewoon helderheid zijn. Dat willen we allemaal.

De heer Laçin vroeg ook naar Amsterdam-Heerlen-Aken. Tussen Heerlen en Aken rijden nu prachtige, mooie, nieuwe treinen. Dat is ook wel mooi om nog een keer te kunnen noemen. Deze frequentie kan misschien ook verdubbeld worden. Dat is heel erg goed nieuws als je kijkt naar de sociaal-economische integratie in die regio; daarvoor is dat ontzettend belangrijk. We bekijken of een directe verbinding Amsterdam-Heerlen-Aken inpasbaar is. Dat hopen we voor de zomer helder te krijgen. Ik denk dat de signalen waar de heer Laçin aan refereerde, dezelfde signalen zijn die wij hebben dat het kansrijk is, maar daarmee zijn nog niet alle finesses beslecht. Daarin zit 'm dan misschien net de vraag. Het is bewezen, maar is het ook al helemaal uitgewerkt? Het is kansrijk, zeker. Ik hoop daar voor de zomer meer duidelijkheid over te geven.

De heer Stoffer en de heer Van Dijk vroegen aandacht voor dat beeld. Ik hoop dat ik net duidelijk heb gezegd hoe ik daarin sta. Het ov in heel Nederland gaat mij na aan het hart.

De heer Stoffer en ik delen het grote belang van het op orde houden van wat je hebt. Dat is de beste garantie voor een robuuste, betrouwbare reis. Dat is de basis van alles wat we moeten doen. We moeten dus ook goed vooruitkijken naar wat daarvoor nodig is. Daar moet je meerjarig in gaan plannen. Dat is volgens mij ook wat de heer Stoffer vraagt. De problematiek speelt inderdaad ook bij wegen en vaarwegen. Je weet welke infrastructuur je hebt; je moet dus een planmatige aanpak hebben om die op orde te houden, want dat gaat niet vanzelf. Sterker nog, met de grotere groei en de grotere intensiteit van het vervoer onderstreept de verouderingsopgave, die er gewoon is, dat belang alleen maar meer.

Mevrouw Kröger vroeg nog naar de samenhang met het klimaatakkoord. Als we op basis van het klimaatakkoord denken dat er toch nog weer hele grote wijzigingen zijn ten opzichte van de prognoses die we hebben gehanteerd, zullen we daar natuurlijk ook weer rekening mee moeten houden. We gaan het Toekomstbeeld OV het komende jaar natuurlijk verder uitwerken. Dan wordt ook het klimaatakkoord definitief en kunnen we kijken welke aspecten daarvan nog moeten worden meegenomen in de verdere uitwerking. Het zal misschien eerder op bepaalde assen zitten dan in de breedte.

Mevrouw Kröger had ook nog gevraagd om capaciteit op de hsl om vluchten te vervangen. Ze stelde voor dat ik daar schriftelijk op terugkom. Dat lijkt me prima. Dan kunnen we even specifiek kijken waar de vraag van mevrouw Kröger precies betrekking op heeft en hoe we dat in een brief kunnen meenemen.

De heer Van Dijk vroeg nogmaals aandacht voor de Maaslijn. Ik rij die lijn niet. Het is ook geen concessie die ik in mijn beheer heb, dus ik ben wat beperkt. Ik kan niet anders dan op deze wijze nogmaals aangeven aan de heer Van Dijk dat zijn zorgen vast gehoord zullen worden. Ik zou hem zeker aanraden om, als die zorgen er zijn, ervoor te zorgen dat ze bij de concessiehouder en de vervoerder, die graag het beste product voor zijn reizigers wil leveren, bekend worden. Dat is waarschijnlijk de snelste manier om voor de reiziger een verbetering te realiseren. Die tip zou ik de heer Van Dijk willen meegeven.

Hij vroeg ook nog naar het convenant. Ik heb begrepen dat ze eruit zijn, dus ik ben in volle verwachting van wanneer dat convenant komt. Even wat serieuzer: we verwachten dus dat dat elk moment kan komen.

De heer Ziengs had, ter verzekering, nog gevraagd of de subsidie met terugwerkende kracht werkt tot 1 januari 2019. Dat kan ik hem zeker verzekeren.

Hij had ook nog gevraagd naar Amsterdam-Kopenhagen, naar de TEN-T-corridor: hebben we daar al met de Commissie over gesproken?

We hebben de afweging gemaakt of het zin heeft om hier met deze Commissie in de laatste maanden nog over te spreken of dat we er beter vol op in kunnen zetten met de nieuwe Commissie. We hebben de keuze gemaakt voor dat laatste. Dat gaan we dus zeker doen. Als het goed is, heb ik daarmee de vragen beantwoord.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar de leden. Ik zag in ieder geval de vinger van de heer Laçin, mevrouw Kröger en de heer Van Dijk. Eerst de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Heel kort nog over Heerlen-Aken. Natuurlijk rijden er nu al treinen, maar in onze beleving zijn het allemaal tijdelijke treinen die straks allemaal vervangen moeten worden door intercity's. Laten we daarop inzetten en in ieder geval de gesprekken met de Duitsers gaan voeren.

Ik mis nog het antwoord op mijn vraag over Amersfoort; die stelde ik aan het eind een beetje vluchtig. In het langetermijn-Toekomstbeeld OV staat dat Amersfoort minder dan 30.000 in- en uitstappers heeft, terwijl dat er veel meer zijn. Ik wil graag weten of dat gevolgen heeft. Ik hoop van niet. Ik ga ervan uit van niet, maar ik wil daar graag een bevestiging van, want Amersfoort is gewoon een heel belangrijk knooppunt.

De voorzitter:

Wilt u de vraag direct beantwoorden?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja. Twee keer goed nieuws voor de heer Laçin. Voor zover ik het zie, komen de intercity's naast de sprinters. Dat zou natuurlijk dubbelmooi zijn, als je beide keuzes hebt: goed voor de regio en goed voor de langere afstanden. Maar op die langere afstanden wordt dus nog nader teruggekomen.

Dan Amersfoort. Ja, dat is een hartstikke belangrijke stad. Dat geldt ook voor een stad als Tilburg, bijvoorbeeld. Die is ook niet specifiek als stip zichtbaar, maar dat ze als stipjes getekend zijn, wil niet zeggen dat ze niet meer op de ring liggen. We moeten daar even helder over zijn. We zullen kijken of deze andere prognose iets betekent voor de uitwerking. Dat nemen we in de uitwerking mee, zeg ik de heer Laçin toe.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb nog een vraag over de reizigersstromen. Ik begrijp dat de Staatssecretaris zegt: als er uit het klimaatakkoord iets komt, dan moeten we het aanpassen. We baseren ons Toekomstbeeld OV nu vooral op een NMCA, die weer is gebaseerd op een WLO-scenario uit 2015, van voor het klimaatakkoord. In het klimaatakkoord schetsen we dat we mensen uit de auto en in het ov willen. Kan op basis van de doorrekening van het klimaatakkoord dan niet toch ook een schets gegeven worden van wat dat doet met die reizigersstromen en wellicht dus ook met het Toekomstbeeld OV?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We zullen de check daarop uitvoeren in de verdere uitwerking. We zullen checken op welke punten hetgeen we in het klimaatakkoord hebben afgesproken, eventueel zou afwijken van de prognoses die we hanteren en we zullen dat verwerken. Wat overigens wel van belang is, ook voor mevrouw Kröger, is dat we in de overgang naar het Mobiliteitsfonds, waarin de middelen vanaf 2030 zitten, natuurlijk al hebben aangekondigd dat we op een andere manier verschillende aspecten mee zullen moeten

nemen. In de investeringsbeslissingen moeten de verschillende aspecten dus veel meer op een andere manier terugkomen. Die discussie gaan we ook nog met de Kamer voeren: wat is straks het juiste prioriteringsmiddel? Zoals we aan het begin zeiden, ben ik bang dat de wensen altijd groter zullen zijn dan de beschikbare middelen, dus we zullen altijd moeten prioriteren. Daar zal de vernieuwde NMCA ook een rol in moeten spelen.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

De Staatssecretaris gaf aan dat ze ongeveer een jaar nodig heeft om meer duidelijkheid te krijgen over de regio. Gaat dat ook samen met het mogelijke besluit om al dan niet regionaal aan te besteden?

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

Alles wat we doen, doen we samen met de regio; ik doe dus niks voor de regio. Samen met de regio's kijken we ernaar. Het is ook aan de provincies om op die vier lijnen te bepalen of zij dat zouden willen overnemen, of zij denken dat ze dat kunnen. Daarnaast hebben wij natuurlijk met elkaar de discussie over vragen als: wat zijn de financiële randvoorwaarden, wat is het belang van de reiziger en hoe past het bij ons Toekomstbeeld OV? Al die punten moeten wel in elkaar gaan grijpen. We gaan echt een integraal besluit nemen over de omvang van het hoofdtrailnet, de concessie, de stations en de decentralisatie begin 2020. Dat hoort allemaal bij elkaar. Daarom moeten we dat ook samen doen. Dat heeft vervolgens weer effect op de projecten waarin we gaan investeren langs de lijnen van het Toekomstbeeld OV. Er zit dus zeker een samenhang in. Het Toekomstbeeld OV loopt na het besluitvormingsmoment begin 2020 natuurlijk nog veel langer door.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik had in tweede instantie gevraagd of de Staatssecretaris bereid is om voor het volgende AO Spoor een verdiepingsslag te maken op de contourennota Toekomstbeeld OV 2040, en dan met aanhaking van de regio's. Ik geloof dat dat AO ergens tegen het einde van het jaar is, of in ieder geval ergens in de tweede helft van dit jaar.

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

We hebben met de regio's een proces afgesproken voor de verdere verdieping, maar daar hebben we met elkaar ruim een jaar voor genomen. Tussen nu en 2030 hebben we een hoop van ons investeringsgeld in potlood ingetekend, dus het gaat ook echt om een traject waarvoor we een iets langere termijn hebben om met elkaar te bepalen op welk moment we tot welk project gaan besluiten. In afstemming met de regio's hebben we gezegd: we hebben er toch wel iets meer dan een jaar voor nodig met elkaar om dat beeld per regio helder te krijgen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee kan ik melden dat er een VAO aangevraagd is door de heer Van Aalst en dat hij daarmee ook de eerste spreker zal zijn.

Een aantal toezeggingen.

- Voor de zomer neemt de Staatssecretaris een besluit ten aanzien van de ICT op de dienst Heerlen-Aken en informeert zij de Kamer daarover.
- In de hsl-rapportage die in oktober komt, komt ook een analyse van de verschillen tussen de IC Direct, de Eurostar en de Thalys qua problematiek. Ook wordt in deze rapportage of in de begeleidende brief ingegaan op de technische mogelijkheid van het rijden van dubbeldekstreinen, die als dat mogelijk is ook doorrijden naar Brussel. Ook wordt daarin een quickscan van de spanningssluizen meegenomen.

- In het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, dat in juni komt, besteedt de Staatssecretaris aandacht aan de kostenverhoging door ProRail voor het gebruik van het rangeerterrein Kijfhoek.
- Voor de zomer stuurt de Staatssecretaris een brief over de voortgang van de omvorming van ProRail naar een zbo.

Voor de rest verwijs ik u naar de algemene toezeggingen in het verslag. Ik kijk nog even naar de heer Laçin, want hij heeft ook een toezegging gehad.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vroeg naar Eindhoven-Düsseldorf en de inpasbaarheid daarvan in de dienstregeling. De Staatssecretaris zei dat dit past in de nieuwe dienstregeling. Ik vroeg haar of zij dat ons schriftelijk kan bevestigen met beargumentering van ProRail.

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

Ik heb gezegd dat er vertrouwen is dat dit inpasbaar zal zijn. We zullen in een van de volgende brieven daar anders nog even op terugkomen.

De **voorzitter**:

Ik zag ook mevrouw Kröger nog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had genoteerd dat de Staatssecretaris voor het AO ERTMS zou ingaan op het issue van verouderde ERTMS op de hsl en de implicaties daarvan voor de prestaties van de hsl tussen 2025 en 2031.

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

Daar heeft mevrouw Kröger gelijk in. Er waren een aantal specifieke vragen waarvan wij hebben gezegd dat die eigenlijk beter passen in het debat dat we met elkaar hebben over ERTMS. Dan is het handig als ik alvast van tevoren wat schriftelijk kan laten weten op deze specifieke vraag van mevrouw Kröger. Daar ben ik graag toe bereid.

De **voorzitter**:

Goed dat de leden dat nog even navroegen. Dan hebben we de toezeggingen helder in beeld.

Dank allen voor uw aandacht. Dank voor het beantwoorden van de vragen. Ik sluit hierbij het algemeen overleg en wens u allen een fijne dag toe verder.

Sluiting 14.04 uur.