

Vergaderjaar 2024–2025

29 893

Veiligheid van het railvervoer

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 271

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 21 januari 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 11 december 2024 overleg gevoerd met de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 13 november 2024 inzake beantwoording vragen commissie over de 21^{ste} voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 95) (Kamerstuk 33 652, nr. 96);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 3 oktober 2024 inzake 21^{ste} voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 95);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 5 december 2024 inzake voortgang spoorveiligheid 2024 (Kamerstuk 29 893, nr. 270).**

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

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Buijsse
Griffier: Wiendels

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Buijsse, Olger van Dijk, Grinwis, Heutink, De Hoop, Koekkoek en Veltman,

en de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 15.32 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Hierbij wil ik graag het commissiedebat over spoorveiligheid en ERTMS, wat staat voor European Rail Traffic Management System, van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat openen. Allereerst wil ik de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de heer Chris Jansen, en zijn ambtelijke ondersteuning van harte welkom heten. Welkom. Daarnaast heet ik de leden van de Kamer aan mijn linkerzijde van harte welkom. Dat zijn de volgende leden. De heer De Hoop van GroenLinks-PvdA, de aanvrager van dit debat, welkom. Mevrouw Hester Veltman van de VVD, welkom. De heer Hidde Heutink van de PVV, welkom. De heer Olger van Dijk, NSC, welkom. En mevrouw Marieke Koekkoek van Volt, welkom.

We zullen beginnen met een inbreng van rapporteur Marieke Koekkoek. Zij is door de commissie aangesteld als rapporteur ERTMS. Na haar inbreng wordt de Staatssecretaris gevraagd daar direct op te reageren alvorens wij verdergaan met de eerste termijn aan de zijde van de Kamer. Is dit oké? Dan geef ik nu graag het woord aan rapporteur Koekkoek. Het woord is aan u.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Dank, voorzitter. Dit is de tweede keer dat ik kan optreden als rapporteur in het debat. In deze termijn wil ik namens deze commissie een aantal onderwerpen aan de orde stellen. We zijn momenteel bezig met een fundamentele herijking van het programma ERTMS. Daarbij wordt een aanpak in tranches uitgewerkt. De Kamer zal bij de volgende voortgangsrapportage, in maart, worden geïnformeerd over de definitieve invulling en de vervolgstappen. De budgettaire effecten worden daarna verwerkt in de Voorjaarsnota 2025 en in de ontwerp-begroting 2026. Mijn verzoek aan de Staatssecretaris is om deze inhoudelijke en budgettaire uitwerking en verwerking niet alleen betrekking te laten hebben op de eerste tranche, maar ook weer zicht te laten bieden op de gehele scope van het grote project ERTMS. Daarmee kunnen wij dit herijkte grote project vanuit de Kamer namelijk beter volgen.

De meest opvallende keuze die bij de recente voortgangsrapportage bekend werd gemaakt, is de keuze voor het proefbaanvak op de Zeeuwse Lijn. Dat is ter vervanging van het proefbaanvak op de Hanzelijn. Er wordt verwacht dat er in 2029 zeker drie tot vier maanden geen reizigerstreinen meer zullen rijden tussen Vlissingen en Goes. De andere leden van deze commissie zullen hier ongetwijfeld tijdens hun inbreng op ingaan. Tijdens de technische briefing vorige week hebben wij een toelichting gekregen van de ambtenaren van het ministerie, waarvoor nogmaals veel dank. Ook bij de feitelijkevragenronde en tijdens het notaoverleg MIRT heeft de Kamer hier al veel aandacht aan besteed. Namens de commissie zou ik de Staatssecretaris dan ook willen vragen om tijdens dit commissiedebat uitgebreid toe te lichten waarom de keuze is gevallen op de Zeeuwse Lijn en niet op een andere lijn, en hoe dit precies is afgewogen.

De Staatssecretaris heeft aangekondigd dat hij samen met de spoorsector en de betrokken partijen in Zeeland alles in het werk zal stellen om deze periode goed te laten verlopen. Hij heeft hierbij gesproken over vervangend vervoer dat ruimhartiger en fijnmaziger is dan de huidige

spoorverbinding, en over overeenstemming met de provincie Zeeland over een pakket aan maatregelen voor hinderbeperking en om de betrouwbaarheid te vergroten. Kan de Staatssecretaris toelichten welke ruimhartigere maatregelen er concreet zullen worden genomen ter compensatie van de Zeeuwse reiziger? Gaat het hierbij alleen om tijdelijke compensatie of worden er ook langdurige verbeteringen doorgevoerd? Dank, voorzitter. Tot zover. Ik hoop dat de Staatssecretaris in kan gaan op al mijn vragen.

De voorzitter:

Dank je wel, mevrouw Koekkoek. Dan zou ik graag het woord willen geven aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst ook dank richting de rapporteur, mevrouw Koekkoek, die ik nu voor de tweede keer meemaak. Dank voor uw grondige inzet, mag ik zeggen. Na een korte inleiding zal ik ingaan op het verzoek van de rapporteur, op de landelijke uitrol en op het proefbaanvak in Zeeland. Hierna zal ik de losse vragen beantwoorden. Nederland heeft een van de drukst bereden en meest uitgebreide spoornetwerken ter wereld. Dit willen we in stand houden, maar de levensduur van de huidige treinbeveiliging is eindig. Onderdelen en kennis worden steeds schaarser. Daardoor moeten deze systemen vervangen worden. We hebben gekozen voor de nieuwe digitale beveiliging ERTMS, niet alleen omdat Europa dat vraagt, maar ook omdat dat de standaard is die de markt levert. Het digitaliseren van systemen, zoals de treinbeveiliging, levert uiteindelijk baten en nieuwe mogelijkheden op: meer veiligheid, meer capaciteit, efficiënter werken enzovoort. Dit is een grote verandering voor de sector, niet alleen qua techniek, maar ook om mee te werken.

De uitrol van ERTMS in Nederland blijkt complexer dan voorzien. In 2022 kwamen forse tegenvallers in beeld, die leiden tot meer kosten en vertraging. Daarom werken we toe naar een maakbaar en beheersbaar plan waarbij werken in kleine stappen en leren centraal staan. Dit programma wordt opgeknipt in tranches voor een stabiele scope en meer focus om makkelijker bij te sturen. De komende tijd wordt tranche 1 vastgesteld. Het doel daarvan is om ERTMS als werkend systeem klaar te hebben voor de landelijke uitrol. In de Voorjaarsnota 2025 en mogelijk aanvullend met de begroting op Prinsjesdag zullen financiële consequenties integraal worden verwerkt in het Mobiliteitsfonds. Daarbij hoort ook een doorkijk op hoofdlijnen naar de rest van de scope van het programma ERTMS en de landelijke uitrol. In de verdere uitwerking wordt u natuurlijk betrokken via de reguliere begrotingsmomenten en de voortgangsrapportages ERTMS. Ondertussen wordt er door de spoorsector hard doorgewerkt aan de uitrol. Hierbij zijn de afgelopen periode enkele belangrijke stappen gezet, zoals het starten van de aanbesteding voor de eerste twee noordelijke lijnen, de opening van een nationaal datacenter voor ERTMS en het gunnen van de aanbesteding van Kijfhoek–Belgische grens.

Dan het proefbaanvak in Zeeland, voorzitter. Voor een verantwoorde uitrol is nodig dat er integraal getest wordt. Dit was ook een aanbeveling uit de Fyra-enquête. Daarom is er een teststrategie met proefbaanvakken ontwikkeld. Voordat er buiten getest wordt, gebeurt dit al uitgebreid in testlabs en met simulatoren. In 2021 is met de toevoeging van de noordelijke lijn Harlingen Haven–Leeuwarden het eerste proefbaanvak gevonden. Op het tweede proefbaanvak komt er meer complexiteit bij, met testen, gemengd vervoer op een emplacement en overwegen. Aanvankelijk was dit voorzien op de Hanzelijn. Een team van internationale experts wees ons op de effecten en risico's als we midden in het

netwerk zouden beginnen. Dit was mede aanleiding om een nieuwe locatie te zoeken voor het tweede proefbaanvak. Ik ben met het besluit om een proefbaanvak in Zeeland in te richten zeker niet over één nacht ijs gegaan. Er is uitgebreid en gedegen onderzoek gedaan naar een nieuwe locatie. Hierbij zijn alle baanvakken in heel Nederland bekeken. De Zeeuwse Lijn voldoet het best aan de eisen die gesteld zijn aan een proefbaanvak. Gezien alles wat Zeeland de afgelopen jaren al voor de kiezen heeft gehad, niet alleen op het spoor, is er daarna een heroverweging geweest om te kijken of er toch geen andere opties waren. Daarom is met twee andere provincies gesproken. Er bleken echter te veel nadelen aan vast te zitten. In de zomer van 2024 heb ik met de provincie Zeeland gesproken over een maatregelenpakket om de hinder zo veel mogelijk te beperken en tegelijk de betrouwbaarheid te vergroten. Ik heb begin oktober het besluit genomen om het proefbaanvak in Zeeland in te richten. Ik begrijp dat de Zeeuwen hier niet op zitten te wachten. Dat is ook de reden waarom ik naar Zeeland ben gegaan om mijn keuze toe te lichten aan de bestuurders. Volgens de huidige inzichten zal het testen op zijn vroegst in 2029 kunnen plaatsvinden. We gaan samen met de spoorsector en de Zeeuwse partijen er alles aan doen om dit in goede banen te leiden. Daar hebben we dus de tijd voor. Proefbaanvakken zijn een belangrijke stap richting de uitrol van ERTMS in Nederland. De invoering van dit systeem is noodzakelijk voor de toekomst van het spoor.

Dan heb ik nog een aantal losse vragen van de rapporteur. Welke maatregelen worden er genomen om de hinder van het proefbaanvak in Zeeland te beperken? Met de provincie Zeeland zijn afspraken gemaakt over de hinderbeperking en het vergroten van de betrouwbaarheid. Dit pakket omvat uitgebreid vervangend vervoer, investeringen in de betrouwbaarheid en inzet op afstemming van werkzaamheden en goede communicatie. Het maatregelenpakket en het testen en beproeven wordt de komende jaren gezamenlijk met de regionale partijen verder uitgewerkt.

Dan heb ik nog een tweede vraag van rapporteur Koekkoek. Zijn de maatregelen in Zeeland tijdelijk of langdurig? Met Zeeland zijn niet alleen afspraken gemaakt over de hinderbeperking, maar ook voor het vergroten van de betrouwbaarheid op lange termijn. Zo wordt er geïnvesteerd in het veiliger maken van twee overwegen en het opleiden van spooronderhoudspersoneel in de regio. Daarnaast zijn ook de hinder beperkende maatregelen deels voor de langere termijn. Zowel het in stand houden van de scholierenbuslijn als de extra ov-fietsen zijn er voor meerdere jaren.

Ik wil de rapporteur bedanken voor haar inbreng. Dit waren de vragen en alle antwoorden die ik daarop heb.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ondertussen is de heer Grinwis van de ChristenUnie ook gearriveerd. Meneer Grinwis, welkom. Ik wil rapporteur Koekkoek namens de commissie bedanken voor haar inbreng. Dan kunnen wij nu beginnen met de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik stel voor vijf minuten spreektijd en vier interrupties voor iedere deelnemer aan te houden. Dan geef ik nu graag het woord aan het lid De Hoop van GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Vanuit mijn kant natuurlijk ook een dankwoord aan rapporteur Koekkoek.

Voorzitter. Dagelijks reizen er meer dan een miljoen mensen per trein door Nederland. Ook rijden er heel veel goederentreinen door Nederland. Deze grote hoeveelheid treinen kan alleen over ons spoornetwerk rijden als het spoor veilig is. Gelukkig komen ernstige ongelukken slechts sporadisch voor. Om ons druk bereden spoornetwerk veilig te houden, moeten er

veel investeringen worden gedaan. De belangrijkste opgave is de implementatie van het Europese spoorbeveiligingssysteem ERTMS. GroenLinks-Partij van de Arbeid is daar groot voorstander van, omdat dit er op termijn niet alleen voor zorgt dat ons spoor veiliger wordt, maar ook dat er nog meer treinen op een veilige manier over het krappe Nederlandse spoornetwerk kunnen rijden. Dat is hard nodig, omdat de verwachting is dat de hoeveelheid spoorvervoer zowel voor reizigers als voor goederen de komende decennia verder zal toenemen.

Voorzitter. Mijn fractie heeft wel grote zorgen over de implementatie van het ERTMS-systeem. Het is ook niet voor niks dat ik namens mijn partij de aanvraag heb gedaan om dit debat nog voor het kerstreces met elkaar te voeren. Laat ik beginnen met het grootste pijnpunt. Dat is het proefbaanvak in Zeeland. Kijk, het staat natuurlijk buiten kijf dat er getest moet worden met het systeem. Onze zorg zit alleen bij de keuze om de proef in Zeeland te houden. Dat betekent dat het treinverkeer tussen Vlissingen en Goes er in 2029 vier maanden volledig uit zal liggen. Hoewel het testen belangrijk is, is dit een zoveelste besluit vanuit Den Haag dat grote negatieve gevolgen heeft voor de Zeeuwen. Eerder werd de komst van de marinierskazerne naar Zeeland afgeblazen. Zeeuwen moesten meer dan twintig jaar lang als enigen in Nederland tol betalen, waardoor Zeeuws-Vlaanderen lange tijd achter een betaalmuur zat. Misschien krijgen Zeeuwen binnenkort te horen dat er nog een kerncentrale in hun provincie wordt gebouwd. Dan heb ik het nog niet eens over het verdwijnen van heel veel belangrijke voorzieningen, waardoor de bereikbaarheid in Zeeland fors onder druk is komen te staan. Dit heeft allemaal impact op de leefbaarheid in Zeeland.

Voorzitter. GroenLinks-Partij van de Arbeid maakt zich hier dus grote zorgen over. Iedere regio telt, horen we steeds, maar geldt dat ook voor Zeeland? Zeeland mag wat mijn fractie betreft geen proeftuin worden voor allerlei zaken waar de rest van het land niet op zit te wachten. Veel mensen zijn er niet van overtuigd dat dit echt alleen in Zeeland kan. Ik wil de Staatssecretaris daarom vragen om ons als Kamer, maar vooral alle Zeeuwen die straks de dupe dreigen te worden van het feit dat de trein langere tijd niet rijdt in hun provincie, nog eens heel precies uit te leggen waarom er gekozen wordt voor Zeeland en waarom er echt geen andere keuze gemaakt kan worden. In de technische briefing die we hadden, werden Friesland en Limburg als mogelijke alternatieven geschetst. Dat zijn ook weer kwetsbare regio's. Mijn fractie is er nog steeds niet helemaal van overtuigd dat het niet wat meer centraal in het land zou kunnen, zodat de regio's niet altijd geraakt worden.

Voorzitter. Wat de Zeeuwen ook niet zint – dat begrijp ik heel erg goed – is dat zij het gevoel hebben dat zij voor een voldongen feit geplaatst worden. Kan de Staatssecretaris precies uitleggen hoe de communicatie tot nu toe verlopen is en of hij de mening deelt dat die vanuit het kabinet niet goed verlopen is? Hoe gaat hij het vertrouwen van de Zeeuwen herstellen?

De voorzitter:

U heeft een interruptie van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

De PVV deelt op zich de mening dat het niet ideaal is dat de Zeeuwen straks vier maanden lang het treinverkeer wordt ontzegd. Sterker nog, daar ga ik zo meteen in mijn bijdrage ook uitgebreid op in. Mijn vraag aan de heer De Hoop is wel: wat heeft de heer De Hoop nog meer nodig dan een behoorlijk rapport van bijna 500 pagina's waarin het onderzoek naar alternatieven voor de Hanzelijn als proefbaanvak uitgebreid wordt geschetst en waaruit blijkt dat het toch wel heel erg ingewikkeld is om het op een andere locatie te doen? Waarom heeft hij daar niet genoeg aan?

Zou de heer De Hoop niet beter al zijn energie – die heeft hij; dat weten we – kunnen steken in het zo veel mogelijk voorkomen van overlast?

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

Dank voor de interruptie van de heer Heutink. Ik ken het rapport over de Hanzelijn, ik heb het ook goed bestudeerd. Daarin wordt inderdaad geschetst dat het in het centrum van het land ingewikkelder is. Dit rapport was wel erg toegespitst op de Hanzelijn zelf. Ik kan me voorstellen dat er breder misschien nog wel mogelijkheden waren geweest. Ik wil hier vandaag echt helder op tafel krijgen dat er op geen enkele manier een alternatief is dat Zeeland noch een heel andere regio raakt. Daarmee begint het voor mij vandaag en ik wil daarvan door de Staatssecretaris overtuigd worden. Als hij ons daarvan overtuigt, zijn voor mijn fractie twee dingen ontzettend belangrijk. Eén, de overlast zo min mogelijk maken. Daar zal ik zo meteen op ingaan. En twee, dat er dan een stevig compensatiepakket moet komen, en niet alleen aan de achterkant van de proef. De mensen aan de voorkant, moeten in Zeeland al voor 2029 vooruitgang merken. Dat zijn voor mijn partij twee heel belangrijke punten en dat is voor mijn fractie ook de inzet in dit debat. Daar zal ik zo meteen nog verder op ingaan.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Dank, voorzitter. Als de Staatssecretaris zijn voorgenomen besluit wil doorzetten, dan moet er een meer dan royaal compensatiepakket voor de Zeeuwen komen. Dat betekent wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft niet alleen dat er vervangend busvervoer en extra ov-fietsen moeten komen, maar dat het regionale ov ook echt moet verbeteren in Zeeland, en niet pas in 2029, maar de komende jaren al. De Zeeuwse reiziger moet niet het ov uitgejaagd worden door de hinder, maar het ov moet voor hem een volwaardig alternatief worden. Dit is ook van groot belang voor de leefbaarheid.

Is de Staatssecretaris bereid om hier op korte termijn afspraken over te maken en bijvoorbeeld ook te kijken naar het verkorten van de periode van vier maanden, of te kijken hoe je studenten die afhankelijk zijn van het ov wat meer kunt ontzien? Is de Staatssecretaris bereid om te onderzoeken of er andere verbeteringen mogelijk zijn voor Zeeuwse reizigers, zoals bijvoorbeeld een onderzoek of de Zeeuwse Lijn aangesloten kan worden op de hsl tussen Breda en Rotterdam, zodat in de toekomst de trein tussen Zeeland en Rotterdam en Amsterdam veel sneller kan gaan rijden? Zou hij dat kunnen toezeggen?

Voorzitter. In de regio waar als eerste ERTMS wordt uitgerold, zullen de baten ook als eerste kunnen worden ervaren. Dat zou dus kunnen betekenen dat na 2029 het aantal treinen op de Zeeuwse Lijn kan worden uitgebreid, bijvoorbeeld van twee naar vier treinen per uur. Graag ontvang ik ook een toezegging van de Staatssecretaris dat deze uitbreiding proactief wordt opgepakt, zodat die zo spoedig mogelijk wordt gerealiseerd.

Voorzitter. Dan nog een laatste punt van grote zorg: de budgettaire tegenvaller van het ERTMS-project. Er is een tegenvaller van circa 1 miljard euro. Het kabinet wil hier bij de Voorjaarsnota een oplossing voor vinden. Hoe ziet de Staatssecretaris dit voor zich? Hij heeft ook al een flinke opgave inzake de NS-tarieven na 2025. Bovendien dreigt er een korting van 10% op het regionale ov, en er is nog een tekort op de ov-studentenkaart. Allemaal bedreigingen voor een goed en betaalbaar ov. Wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft is het belangrijk om voldoende te investeren in dat ov. Het kabinet zegt dat belangrijk te

vinden, maar tot nu toe is er weinig extra budget gereserveerd. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe hij deze financiële puzzel wil aanpakken? Dank.

De voorzitter:

Ook dank aan de heer De Hoop. Netjes binnen de tijd, precies bijna. Ik wil graag vervolgen met mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de rapporteur voor haar rapportage en de vragen aan de Staatssecretaris. Het treinsysteem moet om van analoog naar digitaal en het moet ook veilig zijn. Dat is helder. Dat is een grote en belangrijke opgave, maar ERTMS is ook een enorm project dat blijkbaar moeilijk exact te plannen is omdat het zo complex is. Miljarden gaan erin om, en duidelijk is dat we sowieso 1 miljard tekortkomen en dat we komend voorjaar worden geïnformeerd over het nog verder toegenomen budgettekort tegen die tijd. Is het de Staatssecretaris duidelijk waardoor dit extra tekort is ontstaan? Zijn er nabalculaties gedaan om dit exact te verduidelijken? De hoofdvraag is voor de VVD dan ook of de Staatssecretaris in control is, ook nu er bij de herijking voor gekozen is om het programma op te delen in tranches. Of zullen we telkens meer tekorten met miljoenen moeten blijven aanvullen? Het einde lijkt zoek. Wat maakt Nederland zo uniek, als je kijkt naar andere landen die met ERTMS rijden, dat we zulke exorbitante bedragen nodig blijken te hebben en dat we hier zo lang over doen? Ik heb begrepen dat ze in België druk erop hebben gezet om ERTMS sneller in te voeren, waarmee het bovendien minder duur wordt. Het treinongeval in Buizingen in 2010 was hiervoor de aanleiding. Ik begrijp dat België andere omstandigheden kent, maar zou in Nederland, als wordt besloten het veel sneller in te voeren en dus juist niet in tranches en met uitstel, niet ook de duur van het traject verkort kunnen worden, en zouden daarmee niet ook de kosten lager worden?

De voorzitter:

U heeft een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Terechte zorgen over de budgetspanning, die zien wij ook. Maar de vraag is wel in hoeverre het voor de VVD acceptabel is dat die budgetspanning nog verder oploopt. Is er een moment dat de VVD gaat zeggen: stop maar met het hele project? Hoe staat de VVD daarin?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Terug en ERTMS maar weer uitgummen lijkt mij niet echt een optie als je ziet hoe erop ingezet is en hoeveel baanvakken er ook al zijn aangepast of op dit moment aangepast worden. Ik ben toevallig afgelopen maandag meegereden met de hsl-trein van Amsterdam naar Rotterdam en heb toen ook gezien hoe het in de praktijk werkt en hoe daar al aan gesleuteld is. Stoppen lijkt me dus geen optie. Maar mijn vraag is, zoals ik net al zei, hoe je het wel binnen de perken kan houden, want er moet wel een keer een einde aan komen. Dat lijkt me helder. De vraag aan de Staatssecretaris is dan ook waar hij denkt dat die grens gaat liggen. Tegelijkertijd moeten we wel door. We moeten van analoog naar digitaal en het moet veilig zijn.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, u kunt vervolgen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u. We staan bekend in Europa als een land met een can-domen-taliteit. We konden de dijken aanleggen en ons tegen water beschermen.

Dan moet het beter beheersbaar maken en versnellen van de uitrol van ERTMS toch ook mogelijk zijn? Welke can-domogelijkheden ziet de Staatssecretaris voor versnelling?

Voorzitter. Natuurlijk wil ik in dit debat ook graag aandacht besteden aan Zeeland. Een aantal weken geleden kwam naar buiten dat het traject Vlissingen–Goes als proefbaanvak voor ERTMS is aangewezen, wat maandenlang voor grote overlast zal zorgen in Zeeland. De Staatssecretaris heeft eerder al in antwoord op mijn schriftelijke vragen aangegeven, alle beschikbare opties beschouwd te hebben en dit traject als beste te hebben beoordeeld. Heel vervelend voor de inwoners van Zeeland. Ik wil daarom ook aan de Staatssecretaris vragen hoe hij strak gaat sturen op het beperken van die hinder. Hij heeft daar net al iets over gezegd in antwoord op de rapporteur, maar ik wil daar graag wat meer over horen. Hoe blijft hij in nauw overleg met de Zeeuwen over het vervangend vervoer? Kan de Staatssecretaris garanderen dat het vervangend vervoer meteen goed werkt en dat er voldoende capaciteit en flexibiliteit geboden kan worden aan de reizigers? Kan de Staatssecretaris garanderen dat er geen sprake zal zijn van wegwerkzaamheden of afsluiting van belangrijke wegen in Zeeland, tegelijkertijd met de buitendienststelling van het spoor?

Voorzitter. Het programma Wind in de zeilen is ontwikkeld als compensatie voor de teleurstellingen over de marinierskazerne die er niet kwam en hoe dat proces verliep. In dit programma is juist afgesproken dat er snellere en meer frequente treinverbindingen komen. Begrijp ik het goed dat als dit vanuit dit programma in uitvoering komt, het tegelijkertijd weer wordt stilgelegd? Hoe ziet de Staatssecretaris dat?

Dan meer in het algemeen over ERTMS het volgende. Veel landen rijden al met ERTMS. Wat is er zo uniek aan Nederland dat wij hier een baanvak uit de running moeten nemen om het te testen? Wij lezen dat het proces van uit de running nemen weliswaar verkort kan worden, maar dat het niet overgeslagen kan worden. Betekent dit dan ook dat drukke baanvakken zoals Amsterdam–Schiphol–Den Haag–Rotterdam of Den Helder–Alkmaar–Amsterdam–Utrecht–Nijmegen of naar Eindhoven en Limburg op een later moment uit de running genomen zullen moeten worden? En betekent dit dat je elke keer dat er een nieuwe versie van ERTMS komt, weer een baanvak buiten gebruik moet stellen?

Dan het goederenvervoer. Goederenvervoer, ook per trein, is cruciaal voor onze economie en voor alle producten die wij dagelijks gebruiken. Onze havens, industrie en economische centra moeten goed bereikbaar blijven per spoor. Maar het spoorgoederenvervoer is vorig jaar met 12% afgenomen en staat onder druk in de zeer competitieve markt van goederentransport. De keuzes die de overheid maakt voor versies van het systeem hebben directe gevolgen voor de spoorsector en de kosten die zij moeten maken om hun systemen weer aan te passen. Neemt de Staatssecretaris de zorgen van de spoorgoederenvervoersector serieus? Hoe is hij in overleg met de sector en hoe betreft hij de sector bij de besluiten die hij neemt? Is de Staatssecretaris het met de VVD eens dat we de verschuiving van goederenstromen naar havens en terminals in andere landen moeten voorkomen? En zo ja, hoe gaat hij daarvoor zorgen?

Tot slot. Nederland en Europa werken aan onze veiligheid. Op alle fronten zetten we de zeilen bij. De havens in Vlissingen maar ook Eemshaven zijn cruciaal voor de NAVO en defensielogistiek, ook om defensiematerieel per spoor verder te kunnen vervoeren. Is het vervoer van defensiematerieel per spoor met de uitrol van ERTMS ook gegarandeerd?

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

En ook dank aan u dat u binnen de tijd bent gebleven. Ik vervolg met de heer Heutink van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Vier maanden lang geen last van kapotte bovenleidingen, defecte treinen of wisselstoringen, vier maanden lang de reisplanner niet meer hoeven bij te houden om te kijken of je trein vertraging heeft, vier maanden lang niet meer als een sardientje in een veel te vieze trein te hoeven staan als zitten weer eens niet lukt. Voor elke treinreiziger zou dit als muziek in de oren klinken, maar niet voor Zeeland. Dat is niet omdat het in Zeeland zo veel beter geregeld is dan in de rest van Nederland. Nee, dat komt door ons nieuwe treinbeveiligingssysteem. Als het aan het kabinet ligt, dan wordt de hele provincie Zeeland straks vier maanden lang van het spoor afgekoppeld. De Zeeuwse Lijn is namelijk uitgekozen om als eerste lijn in Nederland te oefenen met ERTMS. Dat betekent dat al die Zeeuwse treinreizigers in 2029 vier maanden lang niet met de trein kunnen. Ze moeten dus per bus. We vragen ons hardop af hoe die ruim 100.000 reizigers per maand vervoerd moeten worden over de weg. Zijn die bussen er wel? Is het weggennet daar wel op berekend? Levert dat geen extra files op? Komen er bijvoorbeeld schadeclaims? Graag een reactie van de Staatssecretaris op al deze vragen.

Voorzitter. Begrijp ons niet verkeerd: de PVV onderschrijft het belang van het nieuwe veiligheidssysteem. Het is broodnodig en we zien de voordelen die het ons kan bieden in de toekomst. Tegelijkertijd vragen we aan de Staatssecretaris om rekening te houden met de mensen in Zeeland. Een hele provincie afzonderen van de Randstad is echt een recept voor chaos. Dat moet de Staatssecretaris echt voorkomen. Nu weten we dat de Zeeuwse Lijn een dubbelspoor heeft. We willen graag van de Staatssecretaris horen of er gekeken is naar het openhouden van een van deze twee stukken spoor, met dus aan de ene kant het ATB, het analoge systeem, en aan de andere kant het nieuwe digitale systeem ERTMS. Op deze manier kan namelijk het treinverkeer in ieder geval voor de helft doorgang vinden. Het is wel de helft van de capaciteit, maar het scheelt wellicht een hele hoop regel aan extra bussen. Dat ontziet ook het hele omliggende weggennet en het zorgt ervoor dat de mensen in Zeeland gewoon gebruik kunnen blijven maken van de trein. Graag horen we van de Staatssecretaris wat hij van dit idee vindt en of hij bereid is om eens verder te onderzoeken of dit nog tot de mogelijkheden behoort.

Voorzitter. Verder zijn de financiën van dit project gerust een zorgwekkend zootje te noemen. Dat is het al jaren. De PVV noemde dit project al jaren geleden – dat doen we bijna elk jaar opnieuw – een miljardendrama. En dat klopt ook, want er is een tekort van 1 miljard euro. Hoe gaat de Staatssecretaris dit financieren? We hopen dat de nieuwe lerende aanpak – het is ook een leuk woord – er in ieder geval voor gaat zorgen dat de budgetspanning gaat afnemen. We verwachten dan ook een afname van de budgetspanning te gaan zien op de volgende begroting. We horen dan ook graag van de Staatssecretaris of het effect van deze lerende aanpak bij de komende begroting al inzichtelijk kan worden gemaakt. Daar willen we ook graag een reactie op.

Voorzitter. Daarnaast willen we nog een vraag stellen over de inbouw bij goederenlocomotieven. Hoeveel goederenlocomotieven zijn er nu al uitgerust met ERTMS? En hoe ziet de financiering van die inbouw eruit? Is er nagedacht over het feit dat al die ondernemers zelf moeten opdraaien voor de kosten hiervan en er dus geen enkele omzetting tegenover staat? Ziet de Staatssecretaris hier niet een enorm risico? Graag hoor ik wat zijn plan van aanpak hierop is.

Voorzitter. Tot slot benadruk ik nogmaals het belang van ERTMS. We zeiden het net al: ERTMS zal ons vele voordelen opleveren. Het zorgt ervoor dat we een beter beeld krijgen van waar alle treinen in Nederland zich begeven. Hierdoor kan er een betere dienstregeling worden opgesteld. Maar de financiële en operationele risico's zijn echt heel erg groot. We moeten echt werk maken van een betere beheersing ten

aanzien van de financiën en de implementatie. Ook aansluitend op de oproep van de VVD: wees in controle. Dat gaat allereerst ook over de comptabiliteit met andere landen. We willen van de Staatssecretaris horen hoe hij waarborgt dat het internationale spoorvervoer niet zal lijden onder de invoering van ERTMS, hoewel alle landen andere versies implementeren. Dat is namelijk wel de realiteit: we implementeren een andere versie dan België en Duitsland. Graag ook een reactie van de Staatssecretaris op dat punt. Tot slot willen we van de Staatssecretaris de toezegging dat de financiën van het project niet nog verder op zullen lopen. Het kan niet zo zijn dat het oorspronkelijke budget maar overschreden blijft worden en dat we keer op keer verrast gaan worden. Ook hier graag een reactie van de Staatssecretaris op.
Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft drie interrupties. Ik begin bij de heer De Hoop, want hij had zich al gemeld. Daarna ga ik naar de heer Van Dijk en daarna naar de heer Grinwis.

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

Allereerst denk ik dat het goed is dat de PVV zegt dat zij ondubbelzinnig achter het idee van de ERTMS-proef staat. Ik kan mij herinneren dat er door voormalige PVV-woordvoerders ook weleens andere woorden zijn gebruikt over ERTMS. Ik denk dus dat het goed is dat de PVV het belang hiervan echt ondubbelzinnig erkent. Ik ben wel benieuwd hoe de heer Heutink het compensatiepakket voor Zeeland voor zich ziet en wat hij denkt dat daar misschien nog aan toegevoegd zou kunnen worden.

De heer **Heutink** (PVV):

Allereerst hoop ik dat de Staatssecretaris alles op alles gaat zetten om te zorgen dat er voldoende bussen gaan rijden. Dat is simpel zat. Ik wil nu inzetten op het kijken of er nog creatieve mogelijkheden zijn als het gaat om het gebruiken van het dubbelspoor dat op de Zeeuwse Lijn ligt. Dat is ook de inzet van de PVV in dit debat. Volgens mij heb ik in de brief gelezen dat er 10 miljoen euro naar Zeeland gaat. Verder laat ik mij heel graag bijpraten door de Staatssecretaris of hij voor Zeeland nog meer dingen in petto heeft. Ik verwacht ook dat de Staatssecretaris dat nog vandaag in antwoord op de vragen van de heer De Hoop doet en dat we daar dan nog wat meer over te weten komen.

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

Helder. Ik hoop ook dat er voldoende bussen in Zeeland gaan rijden, maar dan helpt het wel als dit kabinet ook daadwerkelijk meer gaat investeren in het regionale openbaar vervoer. Als ik kijk naar wat dit kabinet daar het afgelopen jaar voor gedaan heeft, dan zie ik dat het eigenlijk één grote nul is. Er is € 0 extra voor regionaal openbaar vervoer. We zien zelfs dat de SOV-gelden onder druk komen te staan. Ik hoef de heer Heutink niet uit te leggen dat het ook in regio's als Zeeland consequenties kan hebben. We hebben de BDU-gelden en de prijsstijgingen bij de NS gezien. Ik hoop dus dat de heer Heutink vanaf volgend jaar aan mijn zijde staat als wij weer voorstellen doen om meer te investeren in dat regionale openbaar vervoer om de bus betaalbaar te houden en de regio bereikbaar te houden. Daar heb ik de PVV het afgelopen jaar wel in gemist. De heer Heutink zegt: ik wil voldoende bussen hebben in Zeeland. Ik hoop dat we elkaar daar dan ook in versterken en dat de heer Heutink en de PVV zich dan vanaf volgend jaar als grootste partij ook in gaan zetten voor meer geld voor regionaal openbaar vervoer, want dat heb ik tot nu toe echt te weinig van uw partij gezien.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik begrijp heel goed dat meneer De Hoop ons daarin gemist heeft. Maar goed, er groeit geen geldboom in het midden van de zaal. Ik kan niet zomaar geld toveren dat er niet is, hoe graag ik dat ook zou willen, zeg ik in de richting van meneer De Hoop. Maar zolang we het moeten doen met de financiële middelen die er nu bijna niet zijn – laten we dat even zo zwart-op-wit op tafel leggen – wordt het gewoon een heel erg lastig verhaal. Ik vind het dan respectabel van het kabinet dat het dan toch zegt: we gaan 10 miljoen investeren en we gaan proberen de overlast zo veel mogelijk te beperken. Kan het wat ons betreft nog een tandje beter? Ja, dat weet ik zeker. Vinden we het leuk dat Zeeland dit nu overkomt? Nee, absoluut niet. Dat zijn we helemaal met elkaar eens. Maar er is nu gewoon geen geld om die toezeggingen te kunnen doen, hoe graag ik die ook zou willen doen, meneer De Hoop.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, dit is de volgende interruptie en dat is voor u nummer drie.

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

Dan ten slotte. Er groeit hier geen geldboom, maar dat was voordat de PVV hier in de coalitie zat ook niet zo. Toen stond de PVV wel altijd als eerste vooraan om overal meer geld voor te eisen. De politiek gaat ook over keuzes maken. Ik denk dat er binnen de lenW-begroting hele andere keuzes gemaakt hadden kunnen worden. Ik ga die voorstellen in de Voorjaarsnota weer doen, maar dan hoop ik ook echt dat de PVV ervoor openstaat om andere keuzes te maken. Het afgelopen jaar heb ik vanaf de PVV-zijde te veel symboolpolitiek gezien en te weinig geld voor openbaar vervoer. Asphaltverbreding is een belangrijke inzet van uw partij geweest, maar laten we ons dan vanaf volgend jaar voornemen om ook goed te kijken naar geld voor regionaal openbaar vervoer.

De heer **Heutink** (PVV):

Die voorstellen gaan we dan natuurlijk tegemoetzien. Dan hoop ik natuurlijk wel dat het voorstellen zijn die ook enigszins ergens op slaan. Het kan niet zo zijn dat meneer De Hoop dan met een voorstel komt om op de ene plek meer geld weg te halen, bijvoorbeeld door vermogenden zwaarder te belasten. Dat zien we niet zitten. Dat raakt natuurlijk kant noch wal. Ik vraag meneer De Hoop dan ook om binnen de mobiliteitsbegroting mee te denken over de oplossingen. Dan kunnen we altijd daarover gaan praten. Maar het moeten wel realistische amendementen zijn, voordat we daar ook serieus over kunnen gaan praten. Anders heeft het natuurlijk geen zin.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Nieuw Sociaal Contract deelt de zorgen van de heer Heutink en de PVV over de budgetspanning. Laten we gewoon zeggen: het gat in de begroting dat er is op het punt van ERTMS. Laten we daar ook gewoon duidelijk over zijn, ook in de control. Tegelijkertijd zou ik hem eigenlijk toch dezelfde vraag willen stellen die hij zelf eerder stelde, namelijk: zit daar dan nog een eind aan? Ik hoor hem namelijk ook zeggen dat de PVV ERTMS als programma heel belangrijk vindt. Maar stel nou dat het toch een project blijft waarbij het lastig is om in control te komen. Wat zou dan de consequentie zijn voor de PVV?

De heer **Heutink** (PVV):

Laat ik vooropstellen dat ik hoop dat dat nooit hoeft te gebeuren. Laat ik ook vooropstellen dat de budgetspanning van 1 miljard euro echt buitensporig veel geld is, in de wetenschap dat er nu niet voldoende middelen zijn. Ik ga die grens nu niet trekken. Maar ik wil wel dat de

Staatssecretaris als de wiedeweerga gaat zorgen dat dit project onder controle komt, dat hij als de wiedeweerga gaat zorgen dat die budgetspanning omlaaggaat en dat we geen zuurverdiend belastinggeld over de kling gaan jagen. Want dat is waar het hier om gaat. Het is 1 miljard euro. Ik ga die grens dus niet trekken, zeg ik nogmaals, maar ik verwacht wel actie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik had dezelfde vraag.

De **voorzitter**:
De heer Van Dijk, u kunt uw eerste termijn inbrengen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. Een veilig spoor is van levensbelang. In het jaarverslag van de ILT over 2023 wordt gemeld dat 98 keer een trein een stoptonend sein zonder toestemming heeft gepasseerd. In 29 gevallen is het gevaarpunt bereikt. Dat is een relatieve toename. Deze negatieve trend is zorgwekkend. Alles moet echt uit de kast worden gehaald om die te keren. Hoe verklaart de Staatssecretaris die toename? Welke mogelijkheden ziet hij in de aanpassing van het verbeterprogramma voor ProRail, dat inmiddels loopt?

Voorzitter. Dan ook even kort over de spoorverzakkingen in Groningen, die we onlangs hadden. Zijn de oorzaken met betrekking tot de fietstunnel inmiddels volledig duidelijk en is bekend op welke andere locaties dit soort fietstunnels aanwezig zijn die onder het spoor lopen met risico's op verzakking? Kan de Staatssecretaris aangeven of deze nu in kaart wordt gebracht, of hier preventieve maatregelen worden genomen en welke lessen uit dit incident zijn getrokken?

Voorzitter. Dan wil ik graag breder gaan. De geopolitieke spanningen nemen toe. Ook spoorwegondernemingen moeten weerbaar worden tegen mogelijke fysieke en digitale dreigingen. Er is een cyberweerbaarheidsprogramma opgezet voor de spoor- en wegsector. Dat is een goede zaak. Maar kan de Staatssecretaris aangeven of er ook aandacht is voor de fysieke beveiliging? Denk bijvoorbeeld aan de beveiliging van treinleidersposten. We weten door de stakingen allemaal welke maatschappelijke ontwrichting er volgt als die posten eruit vallen. Is het mogelijk om een programma fysieke beveiliging infrastructuur, naast of als aanvulling op dat cyberprogramma, op te starten? Het saboteren van niet alleen onze digitale infrastructuur, maar ook onze fysieke infrastructuur is helaas geen fictie meer. Alles kost natuurlijk geld. Nu zijn de zakken bij Defensie wat dieper dan die bij IenW. Is de Staatssecretaris daarom bereid om de samenwerking met Defensie te zoeken?

Voorzitter. Dan kom ik bij ERTMS. Om stabiliteit te krijgen, is er gekozen voor de aanpak in tranches. Die eerste tranche is al heel omvangrijk. Die gaat ook in kleinere stappen. Dan is er ook het budgetakkoord. Ik sluit aan bij de vele vragen die hierover zijn gesteld en bij het belang om in control te komen. Misschien kan de Staatssecretaris ook heel specifiek zijn over hoe hij met name die eerste tranche gaat invullen bij die Voorjaarsnota en kan hij daar wat duidelijkheid over geven. De tekorten worden mede veroorzaakt door gebrekkige marktwerking en een langdurig projectverloop. Ik noem het toch nog maar een keer: we zitten inmiddels in 2056 als dit project is afgerond. Wanneer zijn nou eigenlijk de Belgen en de ons omringende landen klaar? Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of hij daar nog eens op kan reflecteren.

Onlangs spraken we ook al over die aanbestedingen en over de mogelijkheden om die gebrekkige marktwerking op te vangen met geclusterde aanbestedingen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat hij dit ook voor ERTMS concreet zal bekijken? De aanbesteding voor de realisatie van ERTMS op de eerste twee Friese baanvakken is dinsdag 15 oktober 2024 al

gepubliceerd op TenderNed. De twee baanvakken zijn onderdeel van het project ERTMS Noordelijke Lijnen, dat in totaal acht baanvakken bevat in Groningen en Friesland. Gaan die eerste twee dan ook in gezamenlijkheid? Zijn er wat de Staatssecretaris betreft mogelijkheden om de aanbestedingen van die andere zes baanvakken te clusteren?

Voorzitter. Dan kom ik bij de keuze voor het proefbaanvak in Zeeland. Geen provincie zit te wachten op vier maanden buitendienststelling, ook Zeeland niet. Flevoland en Overijssel zaten dat eerder natuurlijk ook niet met de Hanzelijn. De argumenten vanuit de sector en het ministerie om voor Zeeland te gaan, zijn op zichzelf te begrijpen. Het is een uitloper van het netwerk en een relatief dunne lijn, maar het is wel weer Zeeland. Kan de Staatssecretaris om te beginnen nog eens bevestigen dat de afspraken uit het compensatieprogramma Wind in de zeilen onverkort door zullen gaan?

Dan ga ik naar de keuze van het tracé. We lezen dat nadat alle eisen waren gewogen, de Zeeuwse Lijn maar ook Roosendaal–Lage Zwaluwe overbleven. We lezen dat in die afweging is gekeken naar de fysieke kenmerken van de spoorlijn en de impact op de landelijke dienstregeling, maar ook naar de bereikbaarheid voor verschillende goederen- en personenvervoerders. Het lijkt mij dat het aspect bereikbaarheid van de regio en landsdelen ook gewogen moet worden. Is dat ook gedaan bij die keuze tussen het proefbaanvak Roosendaal–Lage Zwaluwe en de Zeeuwse Lijn? Kan de Staatssecretaris nog eens duidelijk uitleggen hoe de vergelijking tussen die overblijvende tracés is gemaakt? Is die vergelijking ook betrokken bij het gesprek met de lokale en regionale overheden?

Voorzitter. Als het dan toch de Zeeuwse Lijn moet zijn, is de compensatie ook van groot belang; de collega's spraken er al over. Er ligt een pakket met vervangend busvervoer en zelfs meer ov-fietsen, maar klopt het dat de bussen vaker en langer gaan rijden dan in de huidige treindienstregeling? Een uitgangspunt is om het reistijdverlies te minimaliseren, maar kan de Staatssecretaris zich er maximaal voor inzetten dat het bij interne verplaatsingen, dus binnen de provincie Zeeland, nul kan zijn of misschien zelfs kan verbeteren gedurende die vier maanden?

Voorzitter, tot slot. Na het zuur zou er ook zoet moeten zijn. ERTMS maakt het mogelijk om drukker te berijden. Kan de Staatssecretaris toezeggen om met de NS tijdig het gesprek te voeren over het intensiveren van de dienstregeling op de Zeeuwse Lijn na de proefperiode? Dan worden de Zeeuwen uiteindelijk echt gewaardeerd voor het feit dat ze tegen wil en dank een koploperspositie innemen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Aan u dank. Het is ook netjes binnen de tijd. We vervolgen met de bijdrage van mevrouw Koekkoek van Volt. Het woord is aan u voor uw bijdrage. Dank u wel.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Dank, voorzitter. Dit systeem, het ERTMS, biedt kansen voor bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Het is ook een essentiële stap in de digitalisering van het spoor om de bereikbaarheid en veiligheid te waarborgen. Het zorgen voor veiligere en efficiëntere treinverbindingen, zorgt ook voor meer capaciteit op het spoor en maakt internationaal treinverkeer eenvoudiger. Over het succes van dit project, om het te doen slagen, wil ik eerst twee vragen stellen aan de Staatssecretaris. Hoe wordt ervoor gezorgd dat vergunningstrajecten en aanbestedingsprocedures sneller worden doorlopen?

Ook ik maak mij zorgen over de financiën van dit project; ik sluit me daarbij aan bij collega's. Begreep ik net goed uit het antwoord van de Staatssecretaris op de vragen die ik als rapporteur stelde, dat we die bredere doorkijk vanaf de Voorjaarsbegroting 2025 krijgen? Als ik dat

goed begrepen heb, wil ik vragen hoe breed die doorkijk is, dus hoe gedetailleerd eigenlijk. Dat vraag ik vooral omdat wij als Kamer op enig moment politieke keuzes moeten gaan maken. Die moeten wij op tijd kunnen maken. Zou de Staatssecretaris daar dus verder op in kunnen gaan?

Dan over het traject zelf. Het testen en het beproeven van het ERTMS op een geschikte locatie is een essentieel onderdeel van het programma. We hebben in de technische briefing gehoord dat internationale experts hebben geadviseerd de proeven niet in het Randstedelijk gebied te doen, want dat zou te centraal liggen. Er werd geadviseerd om een lijn te kiezen die aan de randen ligt. Dat is nu dus de Zeeuwse Lijn geworden. Dit biedt kansen op de langere termijn voor meer treinen tussen Zeeland en de Randstad, mits het ERTMS daar ook snel wordt uitgerold. De verbeterde regionale infrastructuur kan ook leiden tot meer investeringen en een bredere positionering binnen Europese transportcorridors. Daarover heb ik een vraag. Kan de Staatssecretaris ingaan op die kansen? Ik sluit me aan bij de vraag van collega Van Dijk. Zien we daadwerkelijk dat dat soort stappen genomen worden?

Over goederenvervoer zou ik een specifiekere vraag willen stellen, want het goederenvervoer kan profiteren via de Sloehaven, die beter aansluit op Antwerpen en de rest van Europa. En dan wil ik de vraag stellen hoe wordt geborgd dat de Sloehaven tijdens en na de implementatie van ERTMS ook goed bereikbaar is en blijft.

Zeeland is de proeftuin voor de implementatie van ERTMS. Dit brengt ook uitdagingen met zich mee – ook ik zie dat – namelijk overlast voor inwoners en bijvoorbeeld ook voor de onderwijssector. Daarbij gaat het ook om de reputatie. Het gaat niet zozeer om het feit dat je als onderwijsinstelling weleens niet bereikbaar bent. Dat is één. Maar het tweede is natuurlijk de reputatie dat anderen zullen denken dat je niet meer bereikbaar bent. Ook daar moeten we, denk ik, rekening mee houden. Daarnaast bestaat het risico dat investeringen niet evenredig terugkomen in de regio. De rol als proefgebied moet daarom gepaard gaan met erkenning en compensatie, bijvoorbeeld door extra investeringen in Zeeland en mogelijkheden zoals de vestiging van een rijkskantoor of andere versterkende projecten in de regio. De vraag die al eerder gesteld is, wil ik ook stellen: hoe wordt de overlast voor inwoners en sectoren zoals het onderwijs zoveel mogelijk beperkt? En kan de Staatssecretaris toezeggen dat Zeeland voor de rol als proeftuin wordt gecompenseerd door gerichte investeringen?

Er werden natuurlijk een aantal dingen genoemd binnen het onderwerp vervoer. Maar denkt de Staatssecretaris, ook via collega's in het kabinet, ook verder dan puur en alleen het vervoer? Denk bijvoorbeeld aan die investeringen als een rijkskantoor. Maar misschien zijn er ook andere mogelijkheden waardoor de baten van dit project ook meteen landen bij de regio die nu namens heel Nederland de proeftuin is. Want uiteindelijk heeft heel Nederland natuurlijk volledig profijt van het slagen van dit traject, maar we vragen nu in eerste instantie wel aan Zeeland om het zuur te pakken.

Voorzitter. Dan internationaal. De ERTMS is namelijk een Europees project. De Staatssecretaris geeft aan dat de uitrol in Europa lange tijd in beslag zal nemen – vele decennia zelfs. Daarbij houden alle landen hun eigen tempo aan en maken zij hun eigen keuze voor een van de versies van ERTMS. Daarbij is een goede samenwerking cruciaal om de voordelen te kunnen maximaliseren. Nationaal moeten spoorpartijen nauwer samenwerken om die baten optimaal te benutten. Communicatie tussen internationale partijen is dan ook van essentieel belang. Hoe zorgt de Staatssecretaris voor betere betrokkenheid van uitvoerende partijen bij Europees overleg? Worden nationale spoorpartijen voldoende gestimuleerd om samen te werken aan het succes van ERTMS? En hoe wordt

geborgd dat data vanuit ERTMS optimaal worden benut voor innovatie en onderhoud, met wellicht ook baten buiten het project?
Dank, voorzitter. Dit was mijn inbreng.

De **voorzitter**:

O, dat was uw bijdrage. U ook hartelijk dank. U heeft een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Mevrouw Koekkoek vraagt hier aan het kabinet om in te zetten op communicatie tussen mensen binnen Europa. Maar het gaat wel verder dan dat, want het gaat ook over communicatie van ERTMS zelf. We weten natuurlijk allemaal dat Nederland andere versies en baselines – het wordt een beetje technisch – implementeert dan andere landen. Dat gaat wel voor problemen zorgen. Als versies niet met elkaar werken, betekent dat namelijk dat zo'n trein de grens niet kan oversteken. Dat heeft consequenties. Deelt Volt die zorgen dat we, als we die versies niet gelijktrekken en daarmee dus ook niet op het juiste niveau communiceren als het gaat om de implementatie, daar wel stappen in moeten gaan zetten? En ziet Volt dat we dan ook dezelfde versies moeten gaan implementeren als andere landen, of dat die andere landen op welke manier dan ook moeten gaan kijken of ze naar onze versie gaan komen?

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Het korte antwoord is ja. We hebben in de technische briefing natuurlijk ook gehoord dat wij als Nederland in dit ERTMS-project eigenlijk inzetten op de meest nieuwe versie, als ik het zo mag zeggen, anders wordt het een beetje te technisch. Dat betekent dat landen om ons heen naar de Nederlandse versie toe moeten zullen gaan. Volgens mij werd net al aangegeven dat België nu op een andere versie zit. Waarom? Omdat die makkelijker en sneller te implementeren is. Dat komt omdat België een heel groot treinongeluk heeft ervaren, helaas, waardoor België dus sneller grote stappen wilde zetten. Maar uiteindelijk zal ook België moeten doorontwikkelen naar het systeem waar wij als Nederland nu gebruik van maken. De vraag die ik stel, is niet zozeer alleen gericht op het systeem an sich; we hebben in de technische briefing ook geleerd dat je een heel andere manier van samenwerken nodig hebt. Je moet heel de cultuur veranderen, en de omslag van die cultuur gaat, denk ik, jaren duren. Daar moet je nu op inzetten met omringende landen.

De heer **Heutink** (PVV):

Maar snapt mevrouw Koekkoek dan dat als België geen andere versie gaat implementeren, die tegemoetkomt aan de Nederlandse, er geen enkele Belgische trein nog Nederland in kan rijden? Snapt mevrouw Koekkoek dat dat de consequentie is? Want ERTMS is niet backward compatible. Dat betekent dat je met een lagere versie niet een hogere versie in kunt. Dat zorgt gewoon voor problemen. Erkent Volt dat? Vind ik Volt aan mijn zijde als ik de Staatssecretaris wijs op de mogelijke risico's die dat met zich mee gaat brengen op het gebied van kosten en het internationaal spoorvervoer?

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Als dat zo zou zijn, vindt u mij aan uw zijde. Alleen, het probleem is dat deze voorstelling van zaken niet klopt. Want wat doet ERTMS 1, waar België nu op rijdt, anders ten opzichte van ERTMS 2, waar Nederland naartoe gaat? Het Nederlandse systeem zal dadelijk helemaal digitaal kunnen rijden. Het Belgische systeem kan dat niet. Maar dat betekent dus niet dat je elkaar totaal niet kan bereiken en dat je als Nederlandse reiziger eigenlijk tot aan de Belgische grens kan rijden en daarna moet gaan lopen. Waarom zeg ik dat zo stellig? Ik gaf eerder al aan dat wij als Kamer

uit de technische briefing ook hebben geleerd dat heel Europa naar het systeem gaat waar Nederland nu naartoe werkt. Die afspraak hebben we met elkaar gemaakt. Ik maak me er dus ook geen zorgen over dat het Belgische spoor zich in die zin niet meer verder zal ontwikkelen. De zorg die nu op tafel wordt gelegd, deel ik dus niet, omdat die feitelijk gewoon niet klopt.

De voorzitter:

Hopelijk kan de Staatssecretaris ons straks helpen met het antwoord. Meneer Grinwis, u krijgt uw eerste termijn.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank voor het woord. Ik mag mede namens collega Vedder van het CDA het woord voeren.

Het spoor in de regio komt er bekaaid vanaf bij dit kabinet. De Lelylijn en Nedersaksenlijn zijn tot op heden in ieder geval op de lange baan geschoven. Onveilige overwegen bij de flessenhals Meppel worden voorlopig niet verholpen. Als klap op de vuurpijl krijgt Zeeland een proefbaanvak voor ERTMS door de strot geduwd. Dat betekent dat Zeeland maandenlang onbereikbaar is per trein. Collega De Hoop zei het zojuist al bij het begin van dit debat: met Zeeuws-Vlaanderen achter een betaalmuur, geen marinierskazerne en een jaar vol ellende op het spoor achter de rug is dat eigenlijk net te veel. Op basis van welke criteria is de keuze nou op Zeeland gevallen?

We lezen: baanvakken zonder elektrificatie of hsl-lijnen met toegang tot een werkplaats of zonder bruikbaar emplacement vielen af. Dat geldt ook voor grensbaanvakken en enkelsporige trajecten. Dat alle enkelsporige baanvakken zijn afgefallen omdat de proef te lang duurt, is minder uitlegbaar. Immers, als er goede omreismogelijkheden zijn, kan dat prima te rechtvaardigen zijn. Alphen aan den Rijn–Gouda en Alkmaar–Hoorn kennen bijvoorbeeld veel meer aantrekkelijke omreisopties of alternatieve vervoersmethoden dan Zeeland. Waarom heeft dat geen rol in de afweging gespeeld? Dat geldt ook voor een lijn als Alkmaar–Hoorn. Dat is ook een lijn aan de rand van het systeem, zoals is gewenst. Deze lijnen zijn trouwens regionale verbindingen. Die zijn echt van een ander kaliber. Dat is andere koek dan het afknippen van de levenslijn tussen Zeeland en de rest van het land. Graag een reactie.

Het meest pregnant is echter de categorie «logistiek ongewenst». Dat gaat dus om al die blauwe lijntjes op de kaart in dit prachtige boekwerk dat ik voor mij heb liggen. Bij deze indeling is de regering mijns inziens voorbijgegaan aan het adagium dat onder deze regering ligt, namelijk: elke regio telt. Blijkbaar is het enige adagium: de Randstad telt. Of althans, die telt vooral. Mijn vraag is dus: waarom? Waarom is deze categorie op die manier gewogen? Blijkbaar zijn de enige opties die dan overblijven Limburg, Zeeland en Friesland. Dan is mijn vraag dus: waarom? Waarom zijn kleine lijntjes als Baarn–Soest, Woerden–Breukelen of Haarlem–Zandvoort aangemerkt als logistiek ongewenst?

Voorzitter. U hoort het: de ChristenUniefractie is echt heel kritisch over de genomen beslissing. Ik zou u willen oproepen: bezint eer ge begint. Ik heb de vorige keer gehoord dat de Staatssecretaris niet bereid is tot een second opinion. Maar tegelijkertijd moet hij het echt heel goed uitleggen. Overigens dank voor de technische briefing. Die heb ik achteraf gekeken. Die was heel helder. Het was ook wel duidelijk dat er op het departement is geworsteld met deze keuze. Maar nochtans is het met al deze restricties wel heel erg vanuit het project zelf bekeken. Niet elke restrictie is technisch ingegeven. Soms is die – nou ja, ik heb het net verwoord – «logistiek ongewenst» et cetera. Daar moet toch echt een beter antwoord op komen.

Wat nog meer in het oog springt, is dat Zeeland vervolgens wordt afgekocht met wat ov-fietsen en rotondes. Ik heb dat al eerder «spiegeltjes

en kraaltjes» genoemd. Wat is wel nodig? De periode van vier maanden geldt, als ik het goed begrijp, alleen voor Vlissingen–Lewedorp. Klopt dat? Is het mogelijk om tot een korter baanvak te komen? Klopt het dat de buitendienststelling van het verdere traject tot Roosendaal korter kan? Spant u zich daarvoor in? Goed vervangend busvervoer is het minimum. Laat de bus uit Middelburg doorrijden tot Kruijningen om een efficiënte transfer van de snelweg naar het ov te kunnen maken.

Dan de langere termijn. Wil de Staatssecretaris beloven de bereikbaarheid van Zeeland structureel te verbeteren? Verleng dus het pakket Wind in de zeilen tot na 2030. Wat de ChristenUnie betreft verdient Zeeland twee intercity's en twee sprinters per uur. Wil de Staatssecretaris vanaf 2026 deze vierde trein mogelijk maken? Klopt het dat de IC naar Breda na 2028 verdwijnt door de aanstaande emplacementswijziging in Roosendaal?

Mijn oproep is: voorkom dat. Wat vindt de Minister van een rechtstreekse aansluiting van de Zeeuwse Lijn op de HSL-Zuid bij Lage Zwaluwe, zodat meer tempo gemaakt kan worden? Ziet de Staatssecretaris iets in zo'n MIRT-onderzoek of in de VeZa-boog, de Verbinding Zeeland–Antwerpen? Voorzitter. Dan het overwegveiligheidsprogramma. Dat heeft geleid tot een enorme daling van het aantal slachtoffers. Ik wil toch nog de vinger leggen bij de tunnelvereisten. Bij iedere nieuwe spoorlijn moet nu in alle gevallen een tunnel in plaats van een overweg gerealiseerd worden. Bij bestaande overwegen mag niets veranderd worden als niet bewezen is dat de veiligheid verbetert. Een frequentieverhoging van het treinverkeer wordt als een wijziging van de verkeersfunctie gezien, en mag dus niet zomaar. Is dat niet gek, want we plaatsen niet ineens een blok beton op de weg als er één auto extra over de overgang gaat. Het befaamde kippenlijntje van Ede naar Barneveld heeft daardoor nog altijd geen kwartierdienst. Klopt het dat de tunnelvereisten een van de redenen is dat het kleine stukje Nedersaksenlijn zo duur is? Het is toch niet uit te leggen om op een regionale boemel dezelfde eisen te leggen als op de hsl? Wat mij betreft verdient deze standstill een heroverweging. Kan de Staatssecretaris zich daarin vinden? Is een risicogerichte benadering, ook op basis van wegverkeersintensiteit, niet realistischer?

Dan heb ik nog twee afrondende vragen, voorzitter. Hoe staat het met de uitrol van flitscamera's op spoorwegovergangen waar het vaak misgaat en de inzet van boa's bij overgangen in de buurt van bijvoorbeeld middelbare scholen? Kunnen de exacte kosten van de overwegveiligheid bij de flessenhals Meppel becijferd worden? Hoe staat het met de derde en vierde intercity naar Groningen? Is deze met zicht op financiering te realiseren?

Tot zover, voorzitter. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Grinwis. U mag uw collega's dankbaar zijn voor de extra tijd die zij u hebben geboden, want samen hebt u zich precies aan de tijd gehouden. Hulde van de voorzitter dus. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat hij een schorsing van twintig minuten nodig heeft voor de voorbereiding van de antwoorden op de vragen. Ik schors de vergadering daarom tot 16.50 uur. Ik zie u straks terug.

De vergadering wordt van 16.27 uur tot 16.50 uur geschorst.

De voorzitter:

Beste aanwezigen, we gaan weer beginnen met het commissiedebat over spoorveiligheid en ERTMS. ERTMS staat voor European Rail Traffic Management System. Er stromen nog wat mensen binnen. Dit is de eerste keer dat ik voorzitter mag zijn en ik ben bij mijn eerste introductie helemaal vergeten om de aanwezigen op de publieke tribune ook welkom te heten. Welkom! Ook welkom aan de mensen die thuis via de videover-

binding meekijken. Dank voor uw interesse in dit debat. Ik hoop dat we ondertussen iets meer aanwezig hebben. Welkom terug allen. We beginnen met de beantwoording van alle vragen door de Staatssecretaris. Ik wil hem vragen om eerst aan te geven in welke blokjes hij zijn beantwoording wenst te doen. Ik stel aan de leden voor om interrupties aan het einde van ieder blok toe te staan. Ik geef het woord graag aan de heer Chris Jansen.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Ook dank aan de commissie voor alle gestelde vragen en de interessante discussies af en toe onderling. Ik heb vijf mapjes: algemene inleiding, proefbaanvak Zeeland, aanpak ERTMS in Nederland, de kosten van ERTMS en overig. In die volgorde zal ik de vragen van de commissie beantwoorden.

De voorzitter:

Sorry, Staatssecretaris. Ik was nog één afspraak vergeten richting de leden. Ik sta maximaal vier interrupties toe voor de eerste termijn van de beantwoording. U vervolgt, Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Dank u wel, voorzitter. Vandaag hebben we het over spoorveiligheid en ERTMS. Het is belangrijk dat iedereen veilig zijn werk kan doen en reizigers veilig op hun bestemming aankomen. Voor het ministerie is veiligheid een leidend principe: de treinen rijden veilig of ze rijden niet. Dit kan alleen dankzij de inspanning van de spoorsector en zijn medewerkers. De ILT constateert in het jaarverslag dat de spoorveiligheid in Nederland hoog is. Er staan ook zorgen in het jaarverslag. Daar werken we aan, samen met ProRail en alle andere partijen in de spoorsector. Dat doen we onder andere door beter toezicht te houden op onze spoorwegbeheerder. Een belangrijk speerpunt voor mij is de overwegveiligheid en de niet actief beveiligde overwegen, het NABO-programma. In de afgelopen tien jaar heeft het ministerie 550 miljoen euro in overwegverbeterprogramma's geïnvesteerd. Binnen het NABO-programma zijn inmiddels 160 van de 180 NABO's aangepakt, waarvan 10 in dit jaar. ProRail verwacht voor het einde van 2028 het programma te kunnen afronden. Ik denk dat dat mooi nieuws is. Ik ben blij dat deze belangrijke stap richting het beter beveiligen van het kwetsbare deel van het systeem gezet kan worden. Niet alleen de fysieke veiligheid, maar ook de digitale veiligheid van de sporen is van belang. Vanwege het belang van het Nederlandse spoor voor onze samenleving en economie, is besloten om de spoorsector als vitale infrastructuur aan te merken. Vanwege de toenemende geopolitieke spanningen in de afgelopen jaren is het belangrijk dat de sector ook weerbaar is. De spoorsector is hier actief mee bezig. Het ministerie ondersteunt daarin waar nodig, onder andere met een cyberweerbaarheidsprogramma. Hierin wordt concreet aan trainingen, kennisuitwisselingen en handreikingen voor de sector gewerkt. Volgend jaar is het laatste jaar van de Beleidsagenda Spoorveiligheid. Met deze beleidsagenda worden de prioriteiten bepaald aan de hand waarvan het ministerie stuurt op structurele verbeteringen in de spoorwegveiligheid. Ik ga samen met de sector aan de slag om een vervolg op deze beleidsagenda te maken.

Dan ga ik nu over naar het beantwoorden van de vragen. Ik heb de mapjes net al aangegeven. Ik kijk alleen even naar de voorzitter. Zijn er vragen of kan ik doorgaan?

De voorzitter:

Ik kijk naar de leden en zie dat er op dit moment geen vragen zijn. Staatssecretaris, u kunt vervolgen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan kom ik bij de map proefbaanvak Zeeland. Daar zijn door de commissie heel veel vragen over gesteld.

De heer De Hoop vroeg allereerst: waarom per se in de regio? Volgens mij is dat een vraag die heel veel partijen gesteld hebben. Onder meer internationale experts hebben ons sterk geadviseerd om niet in het hart van een systeem te beginnen met testen. De risico's voor de dienstregeling zijn hier te groot, met mogelijk landelijke storingen tijdens de afsluiting en de testfase daarna. Ook is er moeilijk alternatief vervoer aan te bieden tijdens verstoringen, vooral vanwege het aantal te vervoeren personen. Daarom komen we in de randen van het netwerk terecht, dikwijls in de regio. Dit is een vervelende boodschap. Ik ben me daar ook heel goed van bewust.

Een vraag van de heer Grinwis: waarom is Alkmaar–Hoorn geen optie en waarom zijn kleine lijntjes als Baarn–Soest, Woerden–Breukelen of Haarlem–Zandvoort aangemerkt als logistiek ongewenst? De heer Grinwis vraagt waarom een aantal specifieke spoorlijnen niet geschikt zijn als locatie voor het proefbaanvak. Deze trajecten zijn afgefallen vanwege enkelsporigheid, het raken van drukke lijnen en knooppunten of een emplacement dat ongeschikt was om te testen. Dat zijn de redenen waarom deze zijn afgefallen.

Nog een vraag van de heer Grinwis: zijn alle enkelsporige baanvakken afgefallen omdat de proef daar te lang duurt? De beperktere testcapaciteit van enkelsporige baanvakken is niet de belangrijkste reden om een dubbelsporig baanvak te kiezen als proefbaanvak. Een belangrijk deel van het Nederlandse spoornetwerk is dubbelsporig. Het proefbaanvak moet representatief zijn voor de situatie op het Nederlandse spoor. Alleen zo kunnen we het rijden van een volwaardige dienstregeling beproeven en de risico's op volgende baanvakken voor de landelijke dienstregeling beheerst houden.

Voorzitter. Nog een vraag van de heer Grinwis: waarom heeft de aanwezigheid van aantrekkelijke omreisopties en alternatieve vervoersmethoden geen rol gespeeld in de afweging? Een van de uitgangspunten van het onderzoek was dat de hinder van het proefbaanvak niet te groot mag worden. Alle baanvakken in Nederland zijn aan zes criteria getoetst. De mogelijkheid om alternatief vervoer aan te bieden, was een van deze criteria. Met de Zeeuwse Lijn als proefbaanvak zijn er per trein geen omreis mogelijkheden. Maar er is op dit traject wel goed alternatief vervoer aan te bieden.

De **voorzitter**:

De heer Grinwis heeft een interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Kijk ... Doen we die aan het eind?

De **voorzitter**:

O, ja. Sorry.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Oké, dan slik ik mijn vraag weer in, voorzitter. Maar er komt een interruptie op dit punt!

De **voorzitter**:

De afspraak is dat we de interrupties doen aan het einde van dit blokje.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat komt ook door mij, voorzitter, want ik stopte met praten. Excuses daarvoor.

Een vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid: waarom in Zeeland? Eigenlijk ben ik daar al op ingegaan. ERTMS is natuurlijk nodig om ervoor te zorgen dat treinen in Nederland in de toekomst kunnen blijven rijden. Voor een verantwoorde uitrol is het nodig dat er eerst wordt getest op de proefbaanvakken. Ik ben net bij de beantwoording van de vragen van de heer Grinwis al ingegaan op het onderzoek. De Zeeuwse Lijn voldoet eigenlijk het best aan de eisen die worden gesteld. Die is dubbelsporig en ligt niet in het hart van het netwerk. Dat zijn dus de redenen. Een heroverweging of opnieuw kijken, zal uiteindelijk tot dezelfde uitkomst gaan leiden.

Voorzitter. De heer Van Dijk van NSC vroeg: kan de Staatssecretaris nog eens duidelijk uitleggen hoe de vergelijking tussen de Zeeuwse Lijn en Roosendaal–Lage Zwaluwe precies uitpakt? Net als de Zeeuwse Lijn voldoet Roosendaal–Lage Zwaluwe aan de gestelde eisen. Het traject Roosendaal–Lage Zwaluwe ligt echter centraler in het spoornetwerk en is drukker bereden. Bij geplande en ongeplande verstoringen is er dus effect op een groter deel van het netwerk, waaronder ook in Zeeland. Verder heeft Lage Zwaluwe een minder geschikt emplacement om te testen dan Vlissingen. De Zeeuwse Lijn is daarom de inhoudelijke voorkeursvariant die wij gekozen hebben.

Een vraag van de heer Heutink: waarom moet het proefbaanvak op beide sporen plaatsvinden; kan het niet op een van de twee, waarna je heen-en-weer kan pendelen met een trein op het andere spoor? Theoretisch lijkt het misschien mogelijk de sporen van elkaar te scheiden, maar technisch kan dat niet. De sporen zijn niet strikt van elkaar te scheiden, omdat er wissels en overwegen zijn. Deze en andere objecten langs het spoor kunnen maar met één systeem tegelijk werken. Daarnaast is het om andere redenen ongewenst. Machinisten, treindienstleiders, baanmedewerkers en hulpdiensten zullen met twee verschillende procedures naast elkaar moeten werken. Dit geeft risico's voor de veiligheid.

Een vraag van de heer De Hoop: kan de Staatssecretaris aangeven hoe de communicatie verliep, is de Staatssecretaris van mening dat de communicatie hierover tot nu toe niet goed verlopen is en hoe gaat hij dit herstellen? Vanaf mei 2024 is er gesproken met de provincie Zeeland over de mogelijkheden voor een proefbaanvak. Wat dat betreft waarderen wij de samenwerking met de regio enorm. Begin oktober is er een akkoord bereikt met de provincie over een maatregelenpakket. Ik heb toen het besluit genomen om te kiezen voor Zeeland. Begin november ben ik nog eens naar Zeeland geweest om het besluit nader toe te lichten aan de bestuurders. Onderwijs was daarbij ook vertegenwoordigd.

Ik begrijp heel goed dat dit een hele vervelende boodschap is voor Zeeland, zijn inwoners en zijn bedrijfsleven. We gaan de verdere uitwerking van het proefbaanvak en het maatregelenpakket de komende jaren dan ook samen met de regio doen. U zult begrijpen dat dit een hele intensieve samenwerking zal zijn. Maar het is niet zo dat wij vanuit Den Haag gaan bestieren hoe we dit gaan doen. We gaan dit samen met de regio op een goede manier oppakken.

Een vraag van de heer Grinwis: geldt de periode van vier maanden alleen voor Vlissingen–Lewedorp? Het antwoord is ja. Daarom kunnen ongeveer vier maanden geen treinen met reizigers rijden tussen Vlissingen en Goes. Een vraag van mevrouw Veltman van de VVD: «Begrijp ik het goed dat als dit vanuit dit programma in uitvoering komt, de afspraken rond Wind in de zeilen worden stilgelegd? Hoe ziet de Staatssecretaris dat?» De afspraak uit Wind in de zeilen staan niet ter discussie. Wel is het zo dat het hele treinverkeer tijdelijk niet mogelijk is vanwege het proefvak ERTMS. Daarom heb ik met Zeeland afspraken gemaakt over een pakket met maatregelen om hinder zo veel mogelijk tegen te gaan. Dit komt boven op eerdere afspraken rond Wind in de zeilen.

Voorzitter. Dan een vraag van de heer De Hoop. Ben ik bereid om te onderzoeken of er structureel andere verbindingen kunnen komen voor

Zeeland? Ik deel met de heer De Hoop dat het heel belangrijk is om de verbindingen met Zeeland structureel te verbeteren. Dat is denk ik ook iets waar we met z'n allen naar moeten kijken. Daarom doe ik samen met de regio en de vervoerders onderzoek in het kader van het programma Wind in de zeilen. Samen bekijken we of een frequentieverhoging van de intercity mogelijk is. Conform afspraak wordt in de eerste helft van 2025 gestart met het uitzoeken van de haalbaarheid. De voortgang wordt via de reguliere voortgangsrapportages van Wind in de zeilen met de Kamer gedeeld.

Een vraag van de heer Grinwis: «Wat vindt de Staatssecretaris van een rechtstreekse aansluiting van de Zeeuwse Lijn op de HSL-Zuid bij Lage Zwaluwe, zodat er meer tempo gemaakt kan worden? Ziet de Staatssecretaris iets in zo'n MIRT-onderzoek?» Met Zeeland is afgesproken dat de optie om de Zeeuwse Lijn te verbinden aan de hsl als een van de opties wordt meegenomen in het onderzoek naar de verdere frequentieverhoging als onderdeel van Wind in de zeilen. Een apart MIRT-onderzoek is hier dus niet voor nodig. Een doorkoppeling van de Zeeuwse intercity over de hsl bleek uit eerder onderzoek overigens niet in het voordeel van de reizigers van de eilanden, dus om die reden is er niet op voorhand al voor gekozen, maar we nemen het wel mee in de denkrichting.

De heer Van Dijk heeft gevraagd of de Staatssecretaris kan toezeggen dat NS tijdig het gesprek gaat voeren over het na de proefperiode intensiveren van de dienstregeling op de Zeeuwse Lijn. Voor stap drie van Wind in de zeilen onderzoeken Rijk, regio en de vervoerder of een frequentieverhoging van de intercity mogelijk is. Conform afspraak wordt in de eerste helft van 2025 gestart met het uitzoeken van de haalbaarheid. Hierbij zal ook gekeken worden naar de verwachte reizigersaantallen.

Dan heb ik een vraag van de heer De Hoop: is de Staatssecretaris bereid om afspraken te maken om de hinder te beperken? Ja. Dat is precies de reden waarom wij daar ook al veelvuldig contact over hebben gehad en ikzelf ook op bezoek ben geweest. Vanaf mei 2024 zijn we al in gesprek met de provincie om de mogelijkheden voor het proefvak te bespreken. Begin oktober is er een akkoord bereikt over het maatregelenpakket, de hinderbeperking en het vergroten van de betrouwbaarheid. De komende jaren gaan wij dit verder uitwerken. Ik moet er overigens wel bij zeggen dat Zeeland altijd heeft gezegd: wij willen dit eigenlijk niet, maar als u het besluit neemt, dan willen we wel graag in gesprek blijven. Dat is precies de manier waarop wij met elkaar in die periode zijn omgegaan.

Dan een vraag van de heer Grinwis. Hij zei: er moet goed vervangend busvervoer zijn; laat de bus uit Middelburg doorrijden tot Kruiningen om een efficiënte transfer vanaf de snelweg naar het openbaar vervoer te kunnen maken. De komende jaren gaan we de verdere uitwerking samen met de regionale partijen oppakken. Hieronder valt ook het vormgeven van het vervangend vervoer per bus. We doen dit om te kijken hoe zorgen en aandachtspunten een plek krijgen, bijvoorbeeld de wens die de heer Grinwis hier uitsprekt.

Mevrouw Veltman van de VVD heeft gevraagd hoe strak de Staatssecretaris gaat sturen op het beperken van de hinder in Zeeland. Laat ik nogmaals benadrukken richting mevrouw Veltman dat ik snap hoe vervelend dit is voor Zeeland en zijn inwoners. We zullen ons dan ook maximaal inspannen om samen met de spoorsector en de Zeeuwse partijen de hinder zo veel mogelijk te beperken. Dat is ook de reden waarom we afspraken hebben gemaakt met Zeeland over het maatregelenpakket voor hinderbeperking en het vergroten van de betrouwbaarheid. De maatregelen zullen de komende jaren in heel nauw overleg tussen alle betrokken partijen gezamenlijk worden uitgewerkt. We hebben ook daarbij bijvoorbeeld specifiek gekeken naar wat dit betekent voor het onderwijs. Dat is ook een vraag over gesteld. Ik ga er nog wat uitgebreider op in, maar dat heeft er dan mee te maken hoe we omgaan met imago-schade, want daar werd ook een vraag over gesteld.

Mevrouw Koekkoek van Volt vroeg hoe ervoor wordt gezorgd dat de Sloehaven bereikbaar blijft tijdens en na de proef. In de eerste fase wordt er getest op het spoor tussen Vlissingen en Lewedorp. De haven van Sloe blijft dan bereikbaar voor goederenvervoer. Daarna wordt ook Sloe onder ERTMS in gebruik genomen. Hierbij zal er uiteraard aandacht zijn voor het zo veel mogelijk continueren van spoorgoederenvervoer, al is het onvermijdelijk dat er ook hinder zal zijn. Ik ben het absoluut met mevrouw Koekkoek eens dat het zo veel mogelijk moet worden voorkomen.

Dan kom ik bij vragen van de heer Heutink van de PVV. Hoe worden die 100.000 inwoners vervoerd? Zijn die bussen er wel? Gaat dit geen extra files op de weg betekenen? En hoe ga ik dit regelen als Staatssecretaris? De NS zorgt in de periode van het proefbedrijf voor vervangend vervoer conform deze afspraak en monitort dit. Omdat dit een langere aaneengesloten buitendienstregeling betreft, die ver van tevoren gepland wordt, is vervangend vervoer ook beter in te plannen. Met de beschikbare voorbereidingstijd kan een goede opdracht in de markt gezet worden. Wat dat betreft kan ik ook verwijzen naar de situatie van enkele weken geleden – ik meen een week of zeven, acht geleden – in Amersfoort, waar ook op een hele goede manier voor vervangend vervoer is gezorgd op het moment dat de trein niet beschikbaar was. Er was ook goede communicatie, waardoor de overlast daar zo klein mogelijk was. Dat is ook wat we uiteindelijk in Zeeland willen bewerkstelligen.

Mevrouw Veltman van de VVD had nog gevraagd of ik kan garanderen dat het vervangend vervoer meteen goed werkt en er voldoende capaciteit en flexibiliteit geboden kan worden aan de reizigers. Ik zei al dat het een langere aaneengesloten buitendienststelling is, die ver van tevoren wordt gepland. Aan vervangend vervoer kunnen we op die manier dus gewoon beter invulling geven. Met de beschikbare voorbereidingstijd kan de opdracht ook goed in de markt gezet worden. Normaal gesproken wordt deze aanvraag 40 dagen van tevoren gedaan bij een geplande buitendienstregeling. Op deze manier is de betrouwbaarheid en flexibiliteit wat ons betreft beter geborgd, omdat we gewoon een langere termijn qua voorbereiding hebben.

De heer Van Dijk heeft gevraagd of het klopt dat de bussen vaker en langer gaan rijden dan de huidige treindienstregeling. Ja, dat heb ik volgens mij al eerder aangegeven richting de commissie. Het vervangend busvervoer start eerder en rijdt langer door dan het huidige treinvervoer. De invulling van het vervangend vervoer wordt de komende jaren door de spoorsector samen met de Zeeuwse partijen verder uitgewerkt. Een uur eerder en een uur langer: dat is de essentie van de inzet.

Dan heb ik nog een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Kan de Staatssecretaris zich maximaal ervoor inspannen dat het reistijdverlies voor de verplaatsingen binnen Zeeland zelf nul kan zijn of dat het zelfs kan verbeteren gedurende die vier maanden? Ik wil natuurlijk geen valse verwachtingen wekken. Hoewel we ons samen met de spoorsector en de Zeeuwse partijen maximaal zullen inspannen om de hinder zo veel mogelijk te beperken, is niet te voorkomen dat er hinder zal ontstaan. Dat maakt dat we afspraken hebben gemaakt met Zeeland over het maatregelenpakket voor hinderbeperking en het vergroten van de betrouwbaarheid. De precieze aanpak moeten we nog samen met Zeeland de komende periode uitwerken. Ik kan op dit moment niet garanderen dat er geen hinder of tijdsverlies zal zijn, maar we proberen er echt op de beste manier mee om te gaan.

Dan een vraag van mevrouw Veltman van de VVD. Kan ik garanderen dat er geen sprake zal zijn van wegwerkzaamheden of afsluitingen van belangrijke wegen in Zeeland tegelijkertijd met de buitendienststelling van het spoor? Dat is een goede vraag. Het exacte moment van de buitendienststelling moet nog bepaald worden. Hierbij wordt er bijvoorbeeld ook gekeken naar de planning van werkzaamheden van Rijkswaterstaat, de provincie Zeeland en van de gemeenten, juist om te voorkomen dat de

buitendienststelling van het spoor samenvalt met eventuele andere werkzaamheden op de weg. In essentie is het antwoord dus dat wij ervoor gaan zorgen dat er geen overlap zal zijn.

Voorzitter, ik ben bijna aan het einde. Dan nog een vraag van mevrouw Veltman: hoe blijft de Staatssecretaris in nauw overleg met de Zeeuwen over vervangend vervoer? De uitwerking van het maatregelenpakket, dus ook van het vervangende vervoer, wordt de komende jaren gezamenlijk opgepakt. De NS zorgt in de testperiode van het proefbedrijf voor het vervangende vervoer en zal dit monitoren. Deze monitoring kunnen we gebruiken om hier blijvend met elkaar het gesprek over te voeren. We gebruiken dit natuurlijk ook om te leren voor als we op andere plekken in het land ook overgaan tot implementatie van ERTMS.

Dan de een-na-laatste vraag van mevrouw Veltman. Betekent het dat ook de drukke baanvakken op een later moment uit de running genomen zullen worden in andere delen van het land? Ja. Op iedere plek waar ERTMS uitgerold wordt, zal een buitendienststelling van enkele dagen tot weken nodig zijn. Het systeem moet aangelegd worden en er moet kort getest worden of alles werkt. Maar dit heeft een minder lange doorlooptijd dan de testperiode op de twee proefbaanvakken in Friesland en Zeeland. Dat is trouwens ook direct een antwoord aan ik meen de heer Heutink: dit is het tweede proefbaanvak; het eerste was in het noorden van het land. Dan de laatste vraag over dit onderwerp, voorzitter. Deze is van mevrouw Veltman: betekent dit dat je elke keer bij een nieuwe versie van ERTMS weer een baanvak buiten gebruik zou moeten stellen? Elke nieuwe versie van ERTMS zal wel getest moeten worden. De huidige verwachting is dat er niet weer zulke buitendienststellingen nodig zullen zijn als nu op de proefbaanvakken. We kunnen er op dit moment nog niet op vooruitlopen hoe toekomstige versies van ERTMS eruit komen te zien. Zelf vind ik een van de mooie aspecten van ERTMS dat het een modulair systeem is – zo noem ik het altijd. In de toekomst kun je blijven uitbreiden met nog meer zaken, waardoor je nog beter en sneller op elkaar kan rijden met inachtneming van de veiligheid. In de toekomst is het zelfs mogelijk om te kijken naar objecten op het spoor of personen die op het spoor terecht komen door een ongeluk. Wat dat betreft biedt het systeem heel veel mogelijkheden, ook met het oog op de toekomst.

Dit is einde van het blokje proefbaanvak Zeeland, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan u voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn voor dit onderdeel. Ik heb ondertussen geregistreerd dat er interrupties zijn van de heren Grinwis, Heutink, De Hoop en Van Dijk. Zijn er nog meer mensen die een interruptie willen plaatsen bij dit blokje? Nee, dat is niet het geval. Dan begin ik met de heer Grinwis van de ChristenUnie voor zijn vraag.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik heb meerdere vragen, maar ik doe ze even stuk voor stuk. De eerste vraag is naar aanleiding van een antwoord in het begin over logistiek ongewenste baanvakken. De Staatssecretaris ging er snel aan voorbij door te zeggen: ja, daarbij hebben we gewoon de hoeveelheid mensen, reizigers die gehinderd worden als criterium genomen. Dat snap ik op zich. Dat is rationeel. Maar het betekent gewoon dat altijd de randen van het land de pisang zijn. Het betekent gewoon dat je altijd uitkomt in de dunstbevolkte gebieden waar een spoorlijn ligt, oftewel in Zeeland. Mijn vraag, mijn oproep aan de Staatssecretaris is de volgende. Als je dat logistiek ongewenste criterium eruit haalt en op die manier naar de kaart kijkt, kom je dan niet tot een andere invulling van de keuze die nu is gemaakt? Als je dat criterium aanlegt voordat je over techniek of wat dan ook gaat nadenken, is de Randstad uitgezonderd.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank voor deze vraag zeg ik tegen de heer Grinwis. Hij stelt een terechte vraag. Maar als we willen kijken naar hoe je de impact op het totale netwerk zo minimaal mogelijk kunt maken, kom je inderdaad aan de randen van het netwerk uit. Dan ga je kijken welke baanvakken het meest overeenkomen met de wijze waarop het spoor in Nederland is ingericht. Dan kom je inderdaad in dit geval uit in Zeeland. Wel is het zo dat we niet alleen de nadelen zien. Wij zien ook de voordelen, want Zeeland is een van de regio's die in dit geval als tweede ERTMS krijgt. Vervolgens heb je de aansluiting Kijfhoek-Belgische grens, die een logische aansluiting is, waarbij ook goederenvervoer in beeld komt. Er is dus wel nagedacht over het cumulatieve effect en wat dat betekent. Maar inderdaad, ik ben het met de heer Grinwis eens. Juist vanwege de rationele benadering hiervan komen wij vaak aan de zijkant van het netwerk uit. Dat heeft er ook mee te maken – nog één ding, voorzitter – dat we praten over een periode van drie à vier maanden en vervolgens nog een periode van negen maanden, waarin er wordt getest en er mogelijk nog iets optreedt. Als zoiets in het midden van het netwerk gebeurt, hebben we echt een enorm probleem in Nederland. Daarom kom je uiteindelijk aan de randen uit.

De **voorzitter**:

De heer Grinwis heeft een vervolgvraag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank. Dat is een helder antwoord dat ik kan snappen en dat toch moeilijk te verteren is. Deze redenering wordt nu wel toegepast bij ERTMS en de keuze voor een proefbaanvak. Maar wat wordt er als eerste gedaan wanneer het gaat over het aanleggen van iets of het bedienen van een gebied met ov, dus het aanleggen van een weg of een spoorlijn of iets anders? Dan wordt er eerst een capaciteitsanalyse gedaan en vervolgens een MKBA en ... Ik ben even de afkortingen kwijt. Sorry, ik heb te veel andere debatten gedaan. Maar eerst wordt er een knelpunten- en capaciteitsanalyse gedaan en vervolgens een MKBA. Ook daarbij kom je heel vaak in dichtbevolkte gebieden uit, die dan het voordeel hebben ...

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

... en de randen van het netwerk weer minder. Daarom mijn andere vraag, over die twee intercity's per uur en die twee sprinters. De Staatssecretaris ging er heel kort op in. Maar wat is zijn inzet? Ik vroeg of hij zich daarvoor hard wil maken. De kostenpost daarvoor is buitengewoon beperkt. Ik geloof iets van zes ton tot een miljoen per jaar extra. Dat is het geld niet. Is de Staatssecretaris bereid, met in gedachten dat de randen van het netwerk, in dit geval Zeeland, nu de pisang zijn, om ze dan niet alleen de baten te laten hebben om als eerste over te steken bij ERTMS, maar ook om ze een bate te laten hebben in de vorm van extra treinen? Het voordeel van ERTMS zou toch immers zijn dat er meer treinen op het spoor zouden kunnen rijden.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij ben ik hier inderdaad summier, zoals de heer Grinwis zegt, op ingegaan. Een hard antwoord kan ik nu niet geven, want uw vraag was eigenlijk of Zeeland dan twee intercity's en twee sprinters per uur verdient en of ik hier dan vanaf 2026 deze vierde trein mogelijk wil maken. Met de regio is als onderdeel van Wind in de zeilen wel afgesproken dat er onderzoek naar wordt gedaan of een verdere frequentieverhoging van de intercity mogelijk is. Conform afspraak wordt netjes in de eerste helft van 2025 gestart met het uitzoeken van de haalbaarheid, waarbij ook gekeken

wordt naar verwachte reizigersaantallen. Dat is het antwoord dat ik gegeven heb en zo gaan we hiermee om. Ik snap wel wat de heer Grinwis zegt, want ik denk ook aan andere projecten in het land, eigenlijk meer op het gebied van aanleg. Ook daarnaar wordt gekeken. Dat is nou juist een van de redenen waarom wij bijvoorbeeld in noordelijk Nederland proberen om de discussie wat breder te trekken naar wat de totale effecten zijn voor noordelijk Nederland, in plaats van alleen maar te kijken naar reizigersaantallen. Want als ik alleen daarnaar zou kijken, zou ik zien dat je bij een lijn die misschien wel 13,8 miljard kost, € 0,20 terug zou verdienen voor elke geïnvesteerde euro. Alleen daarnaar kijken is dus te smal. Misschien is dat dan iets meer een antwoord op uw vraag.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoorde de Staatssecretaris net zeggen dat de communicatie bij verstoringen essentieel is. Dat delen wij helemaal met hem, maar tegelijkertijd lasen wij afgelopen week dat ProRail stopt met communiceren op X, voormalig Twitter. Dat gaat om meer dan 60.000 volgers. Het zou niet meer aansluiten bij de communicatieve kernwaarden die ProRail zou hebben. Met andere woorden: communiceren over buitendienststellingen zou dan niet meer hoeven, omdat er volgens ProRail haatdragende content en nepnieuws op X zouden verschijnen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: vindt u dat acceptabel? Vindt u het acceptabel dat onze grootste spoorbeheerder, de enige spoorbeheerder van ons land, er bewust voor kiest om een heel groot deel van Nederland niet meer te voorzien van communicatie over buitendienststellingen door specifiek dit platform niet meer te gebruiken?

Staatssecretaris **Jansen**:

Laat ik daar twee dingen over zeggen. Ik denk inderdaad dat het onacceptabel is dat er haatdragende teksten op social media langskomen. Daar hebben we allemaal last van. Laat dat mijn eerste opmerking zijn. Het tweede is het volgende. Ik noemde net in mijn beantwoording ook het voorbeeld van Amersfoort, waarbij er goed is gecommuniceerd. Ik denk dat het belangrijk is dat je probeert iedereen te bereiken, via alle mogelijkheden die er zijn. Het is uiteindelijk aan ProRail om deze afweging te maken, maar we gaan natuurlijk wel het gesprek met ProRail en NS aan om te zeggen: zorg dan wel dat je de mensen op andere manieren bereikt. Maar uiteindelijk is de afweging in dit geval aan ProRail.

De **voorzitter**:

De heer Heutink heeft een vervolgvraag.

De heer **Heutink** (PVV):

Fijn dat de Staatssecretaris in ieder geval het gesprek aan wil gaan. Ik zou ook aan de Staatssecretaris willen vragen om in dat gesprek aan ProRail te vragen om het besluit te heroverwegen. Het is namelijk niet aan de grootste spoorbeheerder van ons land om te classificeren wat voor berichten er op een platform worden geplaatst, hoe vervelend sommige daarvan ook zijn; dat keuren wij ook niet goed. Het is aan de grootste spoorbeheerder om de reiziger te voorzien van informatie over buitendienststellingen en andere problemen. Daar is dit bij uitstek een goed platform voor. Ik verwacht dus van de Staatssecretaris dat hij dat meeneemt in die gesprekken. Tot slot wil ik de Staatssecretaris erop wijzen dat hij er conform artikel 13 van de beheerconcessie samen met de dg van Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor is om met ProRail buitendienststellingen op het spoor en op de weg en de communicatie daarover richting de reiziger te bespreken en daarin samen op te trekken. Dat maakt de Staatssecretaris en de Minister verantwoordelijk voor de communicatie richting reizigers. Ik vraag dus ook om daar regie in te pakken en om alles wat ik zojuist heb gezegd te betrekken in de gesprekken met ProRail.

De voorzitter:

Wil de Staatssecretaris hierop reageren?

Staatssecretaris Jansen:

Dat gaat de Staatssecretaris zeker doen. Dat mag ook als een toezegging genoteerd worden. Alleen, ik zeg heel eerlijk dat we 'm als volgt insteken: wij willen gewoon dat alle reizigers en potentiële reizigers bereikt worden met de communicatie. Op het moment dat het plan van ProRail daarin afdoende is en zij niet alle social media daarvoor nodig hebben, moeten ze mij er wel van overtuigen dat dat inderdaad het geval is.

De voorzitter:

De heer De Hoop heeft een interruptie.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik denk dat het handiger is om iets minder met de communicatie van ProRail bezig te gaan en het hier meer over Zeeland te hebben, dus daar wilde ik weer naartoe. De compensatie voor Zeeland moet baten opleveren waardoor mensen voelen dat ze er echt op vooruitgaan. De Staatssecretaris noemde een aantal dingen die hij wilde onderzoeken, maar ik vond die af en toe nog best wel vrijblijvend. Ik zou nog wat specifiek in willen gaan op bijvoorbeeld die hsl tussen Breda en Rotterdam. De Staatssecretaris zei dat die een plek heeft in het programma Wind in de zeilen, dat daar onderzoek naar wordt gedaan. Kan hij iets explicieter benoemen of hij dat ziet als iets wat voor 2029 al opgepakt kan worden of dat dat daarna pas kan? In hoeverre is hij bereid om voor 2029 bijvoorbeeld juist voor die hsl al een stap te zetten?

Staatssecretaris Jansen:

Dank richting de heer De Hoop. Volgens mij heb ik net aangegeven dat wij in 2025 kijken naar het totale plaatje en dat dit onderdeel is van de gesprekken die wij voeren met de regio. Daarop vooruitlopen is heel lastig, omdat we juist een aantal criteria willen bespreken met de regio voor wanneer dit interessant is of niet, onder andere kijkend naar het aantal verwachte reizigers en de totale impact. Uitsluiten ga ik het op voorhand zeker niet.

De voorzitter:

De heer De Hoop heeft een vervolgvraag.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Als dat in 2025 is, dan heb ik dat deel van de beantwoording even niet goed scherp gehad. Sorry. Als dat het geval is, kan de Staatssecretaris dan, los van het rapporteren over het programma Wind in de zeilen, bijvoorbeeld voor de zomer specifiek op de hsl ingaan, en ook op de frequentieverhoging? Dan weten we als Kamer in ieder geval dat er op die twee onderdelen echt verbetering is. Zou de Staatssecretaris daar voor de zomer over kunnen rapporteren?

Staatssecretaris Jansen:

Wij kunnen daar gewoon in de rapportage over Wind in de zeilen op ingaan. Dat is prima. Dat mag ook als toezegging worden genoteerd richting de heer De Hoop.

De voorzitter:

Dank. De heer Van Dijk heeft een interruptie.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dit is toch het debat waarin we het hebben over Zeeland en de keuze voor het proefbaanvak. Ik heb in de bijdrage namens NSC al aangegeven dat

wij ook wel begrijpen dat je in deze hoek uitkomt, hoe pijnlijk dat ook is. Maar ik wil het toch nog even hebben over die essentiële keuze op het einde van de twee mogelijke vakken. Ik vond de reactie van de Staatssecretaris daarover toch wat te beperkt. De keuze die overblijft, is die tussen baanvak Roosendaal–Dordrecht en de Zeeuwse Lijn, richting Vlissingen. Ik hoor zeggen dat inderdaad meer reizigers worden geraakt tussen Dordrecht en Roosendaal. Dat begrijp ik. Tegelijkertijd heb ik aangegeven dat een element als de bereikbaarheid van landsdelen en de regio ook mee mag wegen. Het is toch zo dat op het moment dat je Lage Zwaluwe–Roosendaal zou nemen, de treinbereikbaarheid van Zeeland blijft bestaan en dat er dan ook een mogelijkheid blijft voor reizigers om vanuit Dordrecht via Breda naar Roosendaal te reizen, is mijn vraag aan de Staatssecretaris. Is dat een element dat meegewogen is? Zou je dan niet toch, vanwege de weging van die criteria, bij de keuze tussen de twee mogelijke alternatieven de keuze kunnen laten vallen op het tracé Lage Zwaluwe–Roosendaal?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij ben ik daar net ook al wat uitgebreider op ingegaan, maar de essentie van het verhaal is natuurlijk dat ook als we kiezen voor het andere tracé, Zeeland daarvan de effecten zal ondervinden. Alles in ogenschouw nemend vinden wij het verstandiger om het tracé te kiezen dat we nu hebben gekozen, dat proefbaanvak. Daar kunnen we namelijk heel goed vervangend vervoer inzetten, zodat wij kunnen waarborgen dat we alle mensen wel gewoon vervangend vervoer kunnen blijven bieden in die periode van de test zelf; dat is maximaal vier maanden en mogelijk de negen maanden daarna, die bij het opstarten van het systeem in beeld zijn. Misschien kan ik een voorbeeld geven. De concessie loopt af in 2026. Een deel van de bussen zou op dat moment niet meer noodzakelijk zijn. We hebben juist afgesproken om de bussen die op dat moment niet meer noodzakelijk zijn erbij te blijven betrekken, juist om die bussen eventueel in die periode daarna te kunnen inzetten op het moment dat er sprake is van uitval van een deel van het systeem in de opstartfase. Dat is een van de dingen die we hebben afgesproken.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Op zichzelf begrijp ik die weging wel. Het enige punt dat ik aangeef, is dat je er ook op een andere manier naar zou kunnen kijken. Als er minder mensen worden geraakt, maar dat wel in de regio is, zou je dat op een andere manier kunnen benaderen. Als die spoorse bereikbaarheid blijft, is dat misschien wel op een andere manier te waarderen. Ik krijg de Staatssecretaris waarschijnlijk niet overtuigd vandaag. Ik denk dat ik nu ook niet in staat ben om die totale weging hier zelf te maken en ik ga ervan uit dat die weging zorgvuldig is gedaan, maar ik geef aan dat ik dat een aspect vind waar bij dit soort dingen vaker rekening mee moet worden gehouden en dat het geen kwestie is van alleen kijken naar het aantal gehinderden. Een aspect als bereikbaarheid van landsdelen per spoor in de regio mag ook echt meewegen.

Ik heb nog een tweede vraag. Die gaat over het vervangende vervoer en de vervangende maatregelen. Ik lees inderdaad over de minimalisatie van reistijden. Ik begrijp dat hinder niet te voorkomen is, simpelweg omdat de trein een kwalitatief hoogstaander vervoersmiddel is dan de bus. Ik begrijp dat dus. Tegelijkertijd denk ik dat op het moment dat je met meer stops gaat werken en met frequentere en latere bustijden, je er wel degelijk voor kan zorgen dat er niet alleen sprake is van minimalisatie van reistijden, maar misschien zelfs wel van nul verschil of van verbetering. Ik vraag dus toch nog een keer naar de zienswijze van de Staatssecretaris hierop. Ik erken dat er hinder is, simpelweg omdat je de trein moet laten staan en de bus moet pakken. Maar er is toch een dekkend netwerk mogelijk, met inderdaad een hoge frequentie, die langer doorloopt ...

De **voorzitter**:
En uw vraag?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):
... waardoor je inderdaad de reistijden kan verkorten?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik ben blij met deze vraag, want dit is nou precies een van de dingen die tijdens mijn bezoek aan Zeeland aan bod zijn gekomen. Het kan best wel zo zijn dat er voor de bereikbaarheid van de kleinere kernen met kleiner busvervoer wordt gewerkt dan een grote lijnbus, want die heeft een bepaalde route die hij moet omlopen. Op die manier wordt er dus ook fijnmazig gekeken. Dit is precies onderdeel van de maatwerkafpraak die wij met Zeeland en alle partijen die daarbij betrokken zijn aan het maken zijn, juist om de overlast minimaal te maken en mogelijk zelfs voor kleinere stukjes een verbetering door te voeren.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik wil nog heel even door op de alternatieve lijn waar meneer Van Dijk net mee kwam. Als je kijkt naar de stukken en de onderzoeken die we gekregen hebben, dan zie je de argumenten van het kabinet om wel of niet te kiezen voor een bepaalde lijn. Ik mis echt de waarden bij die weging. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus: kan hij die weging aan de Kamer doen toekomen? Dat zal een politieke weging zijn, want wat weegt zwaarder als je iets wel of niet doet? Zo krijgen wij ook een beter beeld van hoe die keuze tot stand is gekomen en welke achterliggende gedachte daaraan vastzit.

Staatssecretaris **Jansen**:

Wij kunnen daarover best wel aanvullende informatie geven, maar eigenlijk heeft de basis van het oordeel ook te maken met de leercurve. Wij kunnen meer leren op het proefbaanvak in Zeeland dan op andere, alternatieve locaties. Dat is voor ons een van de belangrijkste afwegingen, want daar hebben we uiteindelijk in de toekomst op het hele spoor profijt van. Dat is de reden waarom we de voorkeur voor deze locatie hebben.

De heer **Heutink** (PVV):

Als ik het goed begrijp, staat het kunnen leren van het proefbaanvak qua weging dus bovenaan. Dat weegt dan zelfs op tegen het feit dat we Zeeland vier maanden lang onbereikbaar maken. Ik hoop dat de Staatssecretaris begrijpt dat ik die weging op papier wil zien, zodat wij als Kamer ook kunnen zien hoe die weging gemaakt is.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb volgens mij net in mijn eerdere bijdrage ook al gezegd dat deze situatie het meest in de buurt komt van de situatie op het hele spoor in Nederland. Dat noem ik «de leercurve». Juist omdat dit zo lijkt op de rest van het spoor in Nederland, is dit het ideale vak om deze proef te doen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik had nog even een vraag. Ik vertelde dat ik afgelopen maandag met een machinist heb meegereden op de hsl van Amsterdam naar Rotterdam. Ik heb de machinist zien opereren met én ATB én ERTMS. Hij wisselde daartussen en hij liet zien hoe het verschil werkte. Ik begrijp het nog niet zo goed, dus misschien kan de Staatssecretaris het mij uitleggen: tussen Vlissingen en Goes heb je twee banen, dus waarom moet je het dubbelspoor eruit nemen en kan je niet met beide systemen werken? Dan zou je maar op één baan een proefbaanvak hoeven te realiseren en kan de andere baan doorgaan in de operatie.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij gaf ik het antwoord daarop net uitgebreid aan de heer Heutink. Hij vroeg namelijk ook: kunnen we niet op een van de twee sporen testen? Het werkt door in de hele lijn. Iedereen, dus machinisten en andere medewerkers, moet dan als het ware op twee verschillende sporen gaan werken: één met het ERTMS-proefbaanvak en één zonder. Wij vinden dat niet wenselijk, omdat daarmee de veiligheid van de mensen die daar werken, dus van medewerkers van de NS, en uiteindelijk ook van de reizigers in het geding kan komen. Daarom vinden wij dit niet wenselijk.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoorde de uitleg aan mijn collega. Mijn vraag is daarom: waarom zou het niet kunnen bij het proefbaanvak in Zeeland als het in de praktijk op andere banen wel gebeurt? Het is vrij technisch, dus misschien is het goed om daar schriftelijk nog op terug te komen. Ik vind het vreemd, want er wordt in de praktijk al met beide tegelijk gewerkt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik kom daar schriftelijk op terug, maar ik herhaal wat ik net in essentie zei: als je het op die manier doet, verhoogt dat de onveiligheid. Ik denk niet dat dat wenselijk is. Ik zal daar later schriftelijk op terugkomen richting mevrouw Veltman.

De **voorzitter**:

Ik heb een interruptie gezien van de heer De Hoop. Daarna geef ik de heer Van Dijk het woord.

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

Een van de onderdelen in het pakket Wind in de zeilen betreft het vervangend busvervoer en de ov-fietsen die erbij komen. Ik geloof dat er 10 miljoen voor wordt uitgetrokken. Als je echt een impuls wilt geven aan het openbaar vervoer in Zeeland, zou het misschien ook een oplossing zijn om zoiets structureel te doen. Er komt nu een nieuwe concessie aan in Zeeland. Volgens mij loopt die van 2024 tot 2026. Daarna zal er weer een nieuwe concessie gesloten moeten worden. Denkt de Staatssecretaris er ook over na om daar iets van een structureel pakket neer te leggen zodat het busvervoer niet alleen een tijdelijke oplossing is maar men structureel vooruitgang heeft met die bussen? Je hebt daar namelijk nog maar één spoorlijn. Die bus is dus cruciaal.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank aan de heer De Hoop. Net maakte ik de opmerking dat die bussen in de nieuwe concessie eigenlijk overbodig zijn en dat die toch blijven rijden. Hetzelfde geldt voor wat de heer De Hoop net zegt over de ov-fietsen: die blijven daar ook na de proef. Het is dus niet zo dat ze er alleen tijdens de proef zijn en dat ze daarna weggaan. Ze blijven daar gewoon. Dat is onderdeel van de afspraak. Het gaat overigens nog veel verder. Wij zijn ook in gesprek gegaan met de regio over een viaduct en het veiliger maken van een spoorwegovergang. Het is dus een totaalpakket van heel veel maatregelen. We hebben daar ook veel geld voor uitgetrokken, juist om ervoor te zorgen dat de Zeeuwen niet alleen het zuur maar ook het zoet krijgen, om het zo maar even te zeggen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ga het toch nog een keer proberen. Voor ons gaat dit debat over een vergelijking, over een eerlijk verhaal naar de Zeeuwen. Er zijn twee tracés mogelijk: Roosendaal–Lage Zwaluwe en de Zeeuwse Lijn. Ik kan gewoon niet tot een eerlijke vergelijking komen, maar ik heb wel die behoefte als Kamer. Ik heb net een voorbeeld genoemd van waarnaar ik op zoek ben.

Daarom heb ik de volgende vraag aan de Staatssecretaris. Je kunt alleen naar harde reistijdminuten kijken, maar je kunt ook naar ervaren reistijdminuten kijken. Die methode is ontwikkeld door onder andere ProRail, NS en IenW. Dan zou je kunnen bekijken wat de gehinderde reizigers ervaren die via Breda moeten omreizen, en dat vergelijken met de Zeeuwse Lijn, waarbij iedereen in de bussen moet zitten. Mijn dringende oproep aan de Staatssecretaris is de volgende; ik vind ook echt dat we dit aan de Zeeuwen verplicht zijn. Ik heb behoefte aan een vergelijking tussen beide tracés, dus met die ervaren reistijdminuten. Dan zou ik ook willen weten hoe de Zeeuwse reguliere overheden daartegen aankijken; dat was ook een vraag van mij in eerste termijn. Dat zou mijn verzoek om een toezegging zijn aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Ik zal eerst een tussenoplossing zoeken. Ik kom hier in tweede termijn wat uitgebreider op terug, want ik merk dat ik moeite heb om de heer Van Dijk te overtuigen van de juiste keuze. Het lijkt mij daarom goed om daar in tweede termijn wat uitgebreider op terug te komen.

De voorzitter:

We hebben nu het eerste blokje gehad. Ik merk dat de leden af en toe over de richttijd van 40 seconden gaan. Ik vraag de leden om te proberen beknopt te blijven in de vragen en vraag ook de Staatssecretaris om daar zorgvuldig mee om te gaan. Waarvoor dank. U kunt doorgaan met uw tweede blokje.

Staatssecretaris Jansen:

Het tweede blokje was de ...

De voorzitter:

Excuus. Het is het derde blok.

Staatssecretaris Jansen:

De inleiding was het eerste blok; u heeft gelijk.

Het volgende blok is de aanpak van Nederland van het ERTMS. Wat maakt Nederland nou zo uniek? Waarom zijn andere landen sneller of goedkoper? Dat was een vraag van mevrouw Veltman. De strategie voor het implementeren van ERTMS verschilt per land. De teststrategie hangt onder meer af van de Ausgangssituatie van het land, de versie die wordt aangelegd en de eigenschappen van het netwerk. Alle landen in Europa hebben daarom ook een andere teststrategie. Nederland kenmerkt zich door de hoge prestatie op het gebied van de aantallen treinen en de veiligheid. Ook na de implementatie van ERTMS moeten deze hoge niveaus gehaald worden. We zijn continu in gesprek met andere landen om ervaringen met testen en uitrollen uit te wisselen en van elkaar te leren.

Voorzitter. Wat ook meespeelt, is het volgende; dan kom ik misschien ook bij de vraag van mevrouw Koekkoek terecht. Het heeft ook te maken met aanbesteding. Op het moment dat alle landen tegelijkertijd hetzelfde besluit nemen, heeft dat bepaalde effecten op de prijs. Die zal omhooggaan. Ook dat proberen we dus met de landen onderling af te stemmen.

Een vraag van de heer Van Dijk: wanneer zijn de Belgen en de andere ons omringende landen klaar met de uitrol van ERTMS? België wil in 2025 klaar zijn met de uitrol van ERTMS. Er ligt dan een mix van versies, waarbij een groot deel van netwerken is voorzien van een versie met een lagere functionaliteit. Dat is level 1. Een klein deel is met level 2. Na 2025 bekijkt België hoe de stap naar level 2 gemaakt kan worden. Dat is de versie die wij uitrollen. Duitsland is op dit moment zijn uitrolstrategie aan het heroverwegen. De eerdere planning was te ambitieus en er is te

weinig geld. Het is daarom nog niet duidelijk wanneer de Duitse uitrol klaar is. Zoals ik net al zei, vindt er regelmatig afstemming plaats met beide buurlanden over de uitrolplanningen en het op elkaar aansluiten van de grensovergangen. Dat raakt, denk ik, ook deels aan de discussie van net tussen de heer Heutink en mevrouw Koekkoek van Volt.

Dan een vraag van mevrouw Veltman: welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris voor versnelling met een can-damentaliteit? Wat kan wel, is het credo dat wij altijd gebruiken. Het programma zoekt doorlopend naar een betere uitvoeringsmethode. Daarom hebben we een lerende aanpak. Momenteel wordt gewerkt aan de vaststelling van tranche 1. Vervolgens worden de verdere uitrol en de mogelijkheden tot versnelling uitgewerkt. In de contacten met buitenlandse collega's merkt de programmadirectie ERTMS nu al een omslag, waarbij steeds meer gekeken wordt hoe we het in Nederland aan het doen zijn.

Dan een vraag van mevrouw Koekkoek: hoe zorgt u voor het snel doorlopen van de vergunnings- en aanbestedingstrajecten? We zetten in op de snelle uitrol van ERTMS. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar procedures. Hier worden we ook toe gedwongen door de specifieke marktsituatie, met een beperkt aantal leveranciers en arbeidstekorten. Tegelijk blijven we natuurlijk inzetten op een zorgvuldig proces, zoals we dat ook doen bij de keuze voor het proefbaanvak.

Dan een vraag van de heer Heutink, van de PVV: hoeveel goederenlocomotieven zijn er ingebouwd met ERTMS en hoeveel kost dat? Op dit moment zijn er al honderden goederenlocomotieven geschikt om over de Betuweroute te rijden. Deze moeten echter omgebouwd worden naar een nieuwere ERTMS-systeemversie, zodat deze ook op de nieuwe ERTMS-infrastructuur kunnen rijden. Daarom is mijn ministerie bezig met het opstellen van een subsidieregeling voor de goederenlocomotieven. Met deze subsidie zal 50% van de kosten vergoed worden voor de inbouw van de nieuwe systeemversie. Dat is maximaal 2 miljoen voor een prototype en maximaal 2 miljoen voor de seriële inbouw. Dat is de bijdrage waar we het over hebben. In de halfjaarlijkse voortgangsrapportage ERTMS wordt onder meer gerapporteerd over de voortgang van het ombouwen van de goederenlocomotieven.

Nog een vraag van de heer Heutink, namelijk of erover is nagedacht dat ze dit zelf moeten financieren en dat er geen omzetting tegenover staat. Ziet de Staatssecretaris niet het risico in de ombouw van goederenlocomotieven? Wat is het plan van aanpak hiervoor? Ja, ik zie een risico.

Daarom is het ministerie bezig met het opstellen van die subsidieregeling. De eigenaren van de goederenlocomotieven worden geconfronteerd met hoge ombouwkosten van het materieel. Daar staan geen directe baten tegenover. De subsidie is aangewezen om de effecten op de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor te beperken en te stimuleren dat er voldoende goederenlocomotieven worden omgebouwd.

Dan nog een vraag van de heer Heutink. Dat is overigens de laatste vraag in dit kopje. Nee, de een-na-laatste, hoor ik. Hij vraagt hoe ik waarborg dat internationaal vervoer niet lijdt onder de invoering. Dat kan ik helaas niet garanderen. Uiteindelijk heeft het systeem grote baten voor de sector, maar voor een deel komt eerst het zuur en dan het zoet. De verschillende versies zijn onderdeel van de uitdagingen van de sector. Deze dienen onderling op elkaar aan te sluiten. Dit is niet alleen in het belang van Nederland, maar ook in het belang van andere landen om ons heen. Daarom blijven we dit gezamenlijk in Europees verband benadrukken. Bij grensovergangen dient een goede aansluiting hoe dan ook geregeld te worden, ook als in beide landen uiteindelijk dezelfde versie ligt. Dan nog moet je goed kijken naar de overgang bij de grenzen. Via het programma ben ik doorlopend in gesprek met buurlanden en hun goederensector om de implementatie in goede banen te leiden.

Mevrouw Koekkoek vraagt hoe ik zorg voor Europese samenwerking en of nationale partijen hierbij gestimuleerd worden. Ik ben nadrukkelijk

voorzitter van samenwerking met de Europese partners. Dit geldt niet alleen voor de programmadirectie en het ministerie, maar ook voor ProRail en de vervoerders.

Dan nu echt de laatste vraag, voorzitter. Mevrouw Koekkoek vraagt: hoe wordt innovatie gebruikt in het programma? Innovatie is bij ERTMS natuurlijk uitermate belangrijk, bijvoorbeeld om in te spelen op de arbeidstekorten en om te komen tot besparingen. Als voorbeeld noem ik de robot van een aannemer die inmiddels beschikbaar is om aan het spoor te werken. Deze robot is ontwikkeld binnen het project Aanbesteding Snellere Aanpak ERTMS.

Dat is het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Heutink heeft verzocht om een interruptie. Ik wil de leden wel een voorstel doen. We hebben in principe vier interrupties afgesproken. Meneer Heutink zit al op vier. Ik zou willen voorstellen om iedereen een extra interruptie te geven. Dat maakt in totaal vijf interrupties voor iedereen. Is dat akkoord? Ik zie geknik.

De heer Heutink (PVV):

Ik zou wel gek zijn als ik daar niet mee akkoord zou gaan, voorzitter! Heel erg bedankt voor de coulance.

Mijn vraag gaat toch nog even over al die verschillende versies, niet alleen in Europa maar ook in Nederland. We hebben meerdere ERTMS-trajecten uitgerold. Rangeerterrein Kijfhoek heeft bijvoorbeeld niveau 1 en Zevenaar-Oost, richting de Duitse grens, niveau 2. We zien door heel Nederland verschillende levels. Ieder level vereist een andere werkinstructie voor een machinist. Hoeveel verschillende werkinstructies voor machinisten moeten wij nog hebben voordat we één centraal systeem hebben waarbij elke machinist weet wat die moet doen om over het Nederlandse spoor te kunnen rijden? Want zo wordt het één grote wirwar van levels, en van baselines; daar zit ook nog verschil tussen. Andere landen gaan ook nog allemaal andere versies implementeren. Het wordt zo één chaos. Hoe gaan we dat nou uniformiseren en standaardiseren zodat elke machinist, niet alleen in Nederland maar ook in Europa, weet waar die aan toe is?

Staatssecretaris Jansen:

Ik zei net ook al dat andere landen aan het kijken zijn naar Nederland. Wij hebben ervoor gekozen om in ieder geval binnen heel Nederland met ERTMS 2 te gaan werken. Dan heb je uiteindelijk maar één instructie nodig voor de machinisten. Het doel is ook dat Europa gaat standaardiseren, dus dat heel Europa gaat toegroeien naar ERTMS 2, en in de toekomst misschien wel naar nog uitgebreidere versies. Dat is de basis van het systeem.

De voorzitter:

Zijn er nog interrupties? Zo niet, dan kan de Staatssecretaris door naar het vierde blokje.

Staatssecretaris Jansen:

Voorzitter. Dat is het blokje kosten van ERTMS. Er zijn wederom een aantal vragen gesteld. De heer Heutink, PVV, vraagt: hoe wordt de nieuwe lerende aanpak zichtbaar in de begroting? Met de nieuwe aanpak zorgt het programma voor een stabiele uitvoering gericht op een werkend vervoerssysteem. Door een lerende aanpak doen we de uitrol in beheerste stappen met steeds toenemende kwaliteit. De realiteit is dat een complex programma als ERTMS altijd ontwikkelingen en uitdagingen kent. Ik ben ervan overtuigd dat we met de herijkte aanpak zo goed mogelijk

opgesteld staan voor die uitdagingen. Via de voortgangsrapportages blijven we u informeren over de voortgang en gemaakte keuzes. Dan een vraag van de heer Van Dijk, van NSC: kan de Staatssecretaris aangeven hoe de eerste tranche financieel ingevuld wordt? Daarover loopt de besluitvorming in het kabinet nog. Ik informeer u bij de eerstvolgende voortgangsrapportage ERTMS, in april 2025, over de financiële stappen die nodig zijn voor het vaststellen van tranche 1. Dat is de 22^{ste} voortgangsrapportage. De integrale besluitvorming hierover vindt plaats bij de Voorjaarsnota 2025 of bij de begroting met Prinsjesdag.

Dan een vraag van de heer Heutink: hoe gaat u het tekort van 1 miljard financieren? Zoals ik net ook zei, informeren wij u bij de 22^{ste} voortgangsrapportage, in april, over de financiële stappen die nodig zijn voor het vaststellen van tranche 1. De verwerking vindt plaats bij de Voorjaarsnota of Prinsjesdag.

Mevrouw Koekkoek, Volt, vraagt: hoe breed is de financiële doorkijk bij de Voorjaarsnota? De Voorjaarsnota betreft puur de inpassing van tranche een naar integrale besluitvorming over het Mobiliteitsfonds. De verdere landelijke uitrol zal op hoofdlijnen bij latere begrotingsmomenten aan de orde komen.

Dan een vraag van mevrouw Veltman, VVD: is de Staatssecretaris in control of moeten we steeds miljoenen of wel meer blijven toevoegen? Om het spoorstelsel in stand te houden en treinen te kunnen blijven laten rijden, is de implementatie van ERTMS onontkoombaar. Met de nieuwe aanpak zorgt het programma voor een maakbaar beheersplan. De lerende aanpak, waar ik het eerder in de beantwoording al over had, is juist gestoeld op een uitrol in kleine stappen met steeds toenemende kwaliteit. De realiteit is wel dat het complexe programma altijd ontwikkelingen en uitdagingen zal blijven kennen. Via de voortgangsrapportage zullen we de voortgang en gemaakte keuzes blijven melden en het gesprek met de Kamer blijven aangaan.

Nog een vraag van de heer Heutink: garandeert u dat de financiën niet verder oplopen? Ik kan hetzelfde antwoord oplezen als ik al eerder heb opgelezen. Het is een lerend systeem. Voor de implementatie en om te kunnen blijven rijden is ERTMS onontkoombaar. De lerende aanpak doen we in beheerste stappen met toenemende kwaliteit, maar uiteindelijk kan ik op voorhand absoluut niet de garantie geven dat er niet meer financiën nodig zijn.

Een vraag van mevrouw Veltman: waardoor is het tekort ontstaan en zijn er nacalculaties gedaan? Mijn voorganger heeft u eind 2022 geïnformeerd over de kostenstijging. Het programma is complexer gebleken dan in 2019 werd verwacht. Ook de marktsituatie is verre van ideaal. We hebben te maken met een beperkt aantal leveranciers en met arbeidsmarktkrapte. Daarnaast zijn de inzichten uit de aanbestedingen verwerkt. De ombouw van de banen en de treinen blijkt duurder te zijn. Ook valt de ontwikkeling van centrale systemen financieel tegen. Ten slotte zijn er nog meerkosten door de langere doorlooptijd van het programma. De prognose van het programma wordt jaarlijks herijkt, waarbij de daadwerkelijk gemaakte kosten worden verwerkt.

Nog een vraag van mevrouw Veltman: kan het niet sneller en dus goedkoper, zoals in België? België wil in 2025 klaar zijn met de mix aan versies. Een groot deel is dan voorzien van de functionaliteit level 1. Vervolgens moeten zij kijken hoe ze doorgaan naar level 2. Wij gebruiken de eerste tranche om in stappen direct tot een werkend vervoersstelsel met ERTMS level 2 te komen. Bij de verdere uitrol wordt zeker bezien hoe we sneller en goedkoper kunnen worden.

Een vraag van de heer Van Dijk: kan de Staatssecretaris toezeggen dat hij het clusteren van aanbestedingen ook voor ERTMS concreet zal bekijken? Op dit moment wordt bij aanbestedingen voor ERTMS al actief gekeken of het opportuun is om de ombouw van baanvakken te clusteren. Voor de eerste proefbaanvakken ligt de nadruk op het leren, zodat we in het

vervolg de markt zo goed mogelijk kunnen inzetten. Overigens is de ombouw van de baan maar een deel van het werk. Een groot deel van de investeringen gaat zitten in de nieuwe systemen en bijvoorbeeld de ombouw van treinen. Maar we kijken in essentie dus zeker naar clustering van aanbestedingen.

Een vraag van mevrouw Koekkoek: welke kansen zijn er voor de goederencorridors met ERTMS? De bredere uitrol van ERTMS maakt het op termijn mogelijk om met dezelfde locomotieven door heel Europa te rijden, waarmee uiteindelijk een efficiëntievoordeel ontstaat. Daarnaast zal de digitale standaardisering op termijn schaalgrootte met zich meebrengen en kansen voor innovatie. Wel moet ik benadrukken dat dit een langetermijnperspectief is waarbij de kosten voor de baten uitgaan. Het is heel cryptisch; ik zie mevrouw Koekkoek nadenken.

Een vraag van de heer Van Dijk van NSC: gaat de aanbesteding van de eerste twee baanvakken van de noordelijke lijnen ook in gezamenlijkheid? Inderdaad, de aanbesteding van de eerste twee baanvakken in de noordelijke lijnen is geclusterd uitgevraagd door ProRail.

Voorzitter. Dan de laatste van nog steeds dit mapje. Die vraag is ook van de heer Van Dijk van NSC: wat zijn de mogelijkheden om de aanbestedingen van de andere zes baanvakken van noordelijke lijnen te clusteren? Momenteel wordt de ombouw van de eerste twee noordelijke lijnen door ProRail aanbesteed. Wat betreft de overige zes van de noordelijke lijnen zal daarna bezien worden of het opportuun is om deze of een deel daarvan te clusteren. De Kamer wordt hiervan op de hoogte gehouden via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages ERTMS. Punt.

De voorzitter:

Waarvoor dank. Ik kijk de leden aan om te zien of hierop mogelijk nog interrupties zijn. Ik zie mevrouw Veltman erom vragen en daarna mevrouw Koekkoek.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Zeker. Op de vraag of de Staatssecretaris in control is hebben we een uitgebreid antwoord gekregen met allerlei variabelen waarvan gezegd wordt dat die het allemaal wel ingewikkeld en complex maken. Ik heb daar natuurlijk op zich begrip voor, maar de Staatssecretaris zei bijna in een bijzin: we gaan zeker kijken waar we sneller en goedkoper kunnen. Dat laat ik mij geen twee keer zeggen. Ik denk dat dat een uitstekend idee is. Ik wil de Staatssecretaris dus eigenlijk vragen om daar eens mee naar de Kamer te komen. Hoe kunnen we dat dan sneller en goedkoper doen? Waar zitten de eventuele mogelijkheden om dat te doen? Welke keuzemogelijkheden zitten daarin? Op welke manieren kunnen we versnellen en op welke wijze wordt het dan goedkoper? Dat is de vraag die ik graag wil stellen aan de Staatssecretaris, en hoe hij daar bij de Kamer op terug kan komen.

Staatssecretaris Jansen:

Ik denk dat de vraag terecht en heel helder is. Ook ik ben daar zeer benieuwd naar, dus daar zullen we bij de volgende voortgangsrapportage richting de Kamer op terugkomen.

De voorzitter:

Wenst u een tweede interruptie, mevrouw Koekkoek?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Sorry, voorzitter, maar is dat een toezegging?

Staatssecretaris Jansen:

Dat is een toezegging, voorzitter.

De voorzitter:

De toezegging staat genoteerd. Mevrouw Koekkoek.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Goed om dat nog even te noteren, voorzitter. Ik wilde zelf ook nog een vraag stellen. De vraag over de begroting is door meerdere collega's gesteld. Begrijp ik de Staatssecretaris nou goed dat hij aangaf dat die opheldering óf bij de Voorjaarsnota óf op Prinsjesdag komt? Of komt er bij de Voorjaarsnota in ieder geval al opheldering over die eerste tranche, en vervolgens op hoofdlijnen hoe het verder gaat? Ik weet niet of ik het antwoord helemaal goed volgde.

Staatssecretaris Jansen:

Het streven is bij de Voorjaarsnota, en anders met Prinsjesdag. Maar het streven is bij de Voorjaarsnota.

De voorzitter:

Wenst u een vervolgvraag?

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ja, want ik probeer een beetje ... Zoals ik in mijn inbreng al aangaf, moet de Kamer op enig moment ook een beetje gaan meekijken als het gaat om welke keuzes we nog kunnen maken. Ik wil dan wel dat wij als Kamer ook op tijd zijn. Er zit natuurlijk nog best wel wat tijd tussen de Voorjaarsnota in het voorjaar en Prinsjesdag in september. Op Prinsjesdag krijgen we sowieso met heel veel keuzes te maken. Toezeggen gaat niet, maar ik wil toch aan de Staatssecretaris vragen of hij, als het niet lukt bij de Voorjaarsnota, de mogelijkheid ziet om voor de zomer duidelijkheid te geven over waar dit heen gaat. Anders zit er namelijk best een groot gat, en ik ben bang dat de Kamer dan te laat is om bij te kunnen sturen indien dat nodig is.

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij zit er tussen de Voorjaarsnota en Prinsjesdag nog een voortgangsrapportage. Daarin kunnen we hier ook nader op ingaan.

De voorzitter:

Afrondend, mevrouw Koekkoek.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Even zodat ik het duidelijk heb: in de voortgangsrapportage wordt, indien dat niet lukt bij de Voorjaarsnota, ook een doorkijk gegeven in de financiën. Dat zou ik een fijne toezegging vinden.

Staatssecretaris Jansen:

Als we er dan al uit zijn, dan doen we het natuurlijk. Als we dan al meer duidelijkheid kunnen geven, zullen we dat natuurlijk niet schromen. Maar nogmaals, het streven is bij de Voorjaarsnota. Dan is de tussentijdse doorkijk niet nodig, omdat we daar dan eigenlijk op een eerder moment al aan toe zijn.

De voorzitter:

Oké. Staatssecretaris, uw laatste blokje, overige. Het woord is aan u.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Een vraag van mevrouw Veltman van de VVD: is het vervoer van defensiematerieel vanuit Vlissingen en de Eemshaven gegarandeerd? De militaire bereikbaarheid van de havens is nadrukkelijk onderwerp van de uitwerking van het ERTMS-ontwerp. Dit moet natuurlijk mogelijk blijven. Voor de tweede fase van het proefbaanvak Zeeland

wordt nadrukkelijk gekeken naar de bereikbaarheid van de haven van Sloe. Bij het ontwerp van de noordelijke lijnen wordt ook de bereikbaarheid van de Eemshaven uitgewerkt. Dit zal ook nog worden afgestemd met het Ministerie van Defensie. Dit is heel actueel, dus dit zal zeker niet aan de aandacht van ons allemaal ontsnappen, zeg ik richting mevrouw Veltman.

Een vraag van de heer Van Dijk van NSC: is er ook aandacht voor fysieke beveiliging, zoals treinleidersposten, is het mogelijk een programma fysieke beveiliging infrastructuur op te starten, en kan Defensie betalen? Nou, ik ben altijd zeer geïnteresseerd als een ander ministerie kan betalen, zeg ik even op persoonlijke titel richting de heer Van Dijk. Fysieke beveiliging is net zo belangrijk als digitale beveiliging. Mijn ministerie voert regelmatig gesprekken met de sectorpartijen en onze veiligheidsdiensten om risico's te identificeren. Er is een goede samenwerking tussen ons ministerie, Defensie en ProRail. De verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de fysieke infrastructuur ligt wel primair bij ProRail. Er wordt gewerkt aan een landelijk crisisplan voor militaire dreigingen. Daarin is ook aandacht voor de fysieke beveiliging. Een apart programma enkel op spoor gericht, vind ik niet van toegevoegde waarde.

Dan een aantal vragen van mevrouw Veltman. «Neemt u de zorg van de sector over de concurrentiepositie van spoorgoederenvervoer serieus, hoe bent u in overleg met de sector en hoe betreft u hen bij de besluiten? Bent u het eens dat we een verschuiving van goederenstroming naar havens en terminals in andere landen moeten voorkomen? Hoe gaat u hiervoor zorgen?» Goederenvervoer is zeker belangrijk voor Nederland, en het spoorgoederenvervoer is een belangrijke schakel in ons goederenvervoersysteem. Het kabinet werkt daarom aan de Beleidsagenda Goederenvervoer en, parallel en in samenhang, aan het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Concurrentiepositie is een zeer belangrijk thema binnen het toekomstbeeld. Er wordt, onder andere in participatiesessies, aan de Spoorgoederentafel en binnen het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving, met de sector gesproken over de opgaven en wat hierbij nodig is. Voorafgaand aan het commissiedebat Spoor ontvangt u van mij nog een nadere uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Ik ga dan graag verder inhoudelijk met uw Kamer over dit onderwerp het gesprek aan.

Dan heb ik een vraag van de heer Van Dijk van NSC: hoe verklaart de Staatssecretaris de toename van het aantal STS'en en welke mogelijkheden ziet hij in de aanpassing van het verbeterprogramma voor ProRail? De stijging van het aantal stoptonendseinde-passages – dat is als een trein een sein mist; laat ik het zo maar noemen – waarbij het gevaarpunt is bereikt, vind ik een zorgelijke trend. Het ministerie agendaert iedere keer de noodzaak om deze trend te keren in de STS-stuurgroep met ProRail en de vervoerders. Een toenemend aantal STS-passages vindt plaats op havenemplacementen. Het onderzoek van ProRail hiernaar is bijna afgerond. De uitrol van ERTMS zal op de lange termijn ook het aantal STS-passages sterk reduceren, want dit leidt tot meer beveiliging. Het systeem grijpt dan gewoon in.

Nog een vraag van de heer Van Dijk van NSC: zijn de oorzaken van de verzakking met betrekking tot de fietstunnel inmiddels volledig duidelijk? In Groningen was dat. Hij vroeg of het bekend is op welke locaties dit soort fietstunnels onder het spoor lopen met risico's op verzakking, of ik kan aangeven of dit nu in kaart wordt gebracht, of hiertegen preventieve maatregelen worden genomen en welke lessen te trekken zijn uit het incident. De verzakking werd veroorzaakt door werkzaamheden aan de nieuwe fietstunnel, die onder het spoor komt te liggen. De bouw van de tunnel is onderdeel van het project Aanpak Ring Zuid, dat in opdracht van Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd. Het project Aanpak Ring Zuid en ProRail brengen gezamenlijk de risico's in kaart en onderzoeken welke preventieve maatregelen er nodig zijn om dergelijke verzakkingen te voorkomen.

Ze zullen de geleerde lessen ook met elkaar gaan delen. De eerste signalen wijzen erop dat dit niet op andere locaties voorkomt. Maar we hebben er wel aandacht voor, zeg ik richting de heer Van Dijk.

Een vraag van de heer Grinwis van de ChristenUnie: klopt het dat de intercity naar Breda na 2028 verdwijnt door de aanstaande emplacementwijziging in Roosendaal? En hij zei: voorkom dat! Met Zeeland is besloten om de trein die vanaf Vlissingen naar Roosendaal rijdt vanaf eind 2025 tot in ieder geval eind 2028 door te laten rijden tot Breda en Zwolle. Het tijdelijke karakter wordt ingegeven door andere ontwikkelingen op het spoor, zoals de ambitie om de verbinding Roosendaal–Antwerpen te verbeteren. Op ons drukbereden spoor kan namelijk niet alles tegelijkertijd. Met Zeeland en Brabant zullen we tijdig bespreken of er ontwikkelingen zijn op deze verbinding, en zo ja, welke.

Nog een vraag van de heer Grinwis: «Klopt het dat de tunnelvereiste een van de redenen is dat het kleinste stukje Nedersaksenlijn zo duur is? Het is toch niet uit leggen dat aan een regionale boemel dezelfde eisen worden gesteld als aan de hsl? Nee, toch?» Het wordt letterlijk genoteerd, hoor. Het ontwerp van de Nedersaksenlijn is gedaan conform de geldende ontwerpnormen. Dat betekent onder meer dat er geen gelijkvloerse kruisingen worden aangelegd, omdat dat een risico met zich meebrengt. Hierbij is de ontwerpsnelheid van 140 kilometer per uur aangehouden. De eisen zijn dus niet gelijk aan die voor een hogesnelheidslijn.

Nog een vraag van de heer Grinwis: «Wat mij betreft verdient deze standstill een heroverweging. Kan de Staatssecretaris zich daarin vinden? Is een risicogerichte benadering, ook op basis van wegverkeersintensiteit, niet realistischer?» Mijn ministerie wenst de veiligheid van het spoor minimaal op hetzelfde niveau te houden en te streven naar verdere verbetering. Nieuwe overwegen zijn in principe niet toegestaan, omdat dit leidt tot meer risico's, zowel voor het spoorverkeer als voor de weggebruikers ter plekke. Bovendien dragen overwegen ook bij aan een lage betrouwbaarheid van de lijn. Dat zien we ook bij Meppel. Volgend jaar kom ik met een vervolg op de Beleidsagenda Spoorveiligheid. Als onderdeel daarvan zal ik ook kijken naar het overwegenbeleid.

Nog een vraag van de heer Grinwis: hoe staat het met de uitrol van flitscamera's op spoorovergangen waar het vaak misgaat? Vanaf volgende week zijn er in totaal achttien overwegen waar flitscamera's zijn geplaatst die het negeren van rood licht tegen moeten gaan. In totaal worden er bij circa 40 risico-overwegen flitscamera's geplaatst. Het is nog wel te vroeg voor een goede analyse van de effectiviteit van de maatregel, omdat de camera's daarvoor langere tijd en over meerdere seizoenen operationeel moeten zijn. Op een aantal locaties waar ze iets langer draaien, zijn de eerste effecten zichtbaar. Tot begin oktober zijn er al bijna 6.500 boetes uitgeschreven. ProRail ziet gelukkig ook tekenen van gedragsverandering. Maandag ben ik in Utrecht geweest. Daar heb ik ook mee mogen kijken op de schermen. Bij de overgangen zie je inderdaad heel duidelijk wat voor gedragsverandering er plaatsvindt. Dat is, denk ik, een hele goede ontwikkeling.

Nog een vraag van de heer Grinwis: hoe staat het met de inzet van boa's, bijvoorbeeld bij overgangen in de buurt van middelbare scholen? Na de zomervakantie zet ProRail gericht handhavers in bij overwegen in de buurt van middelbare scholen, met name om bewustzijn te creëren bij nieuwe middelbare scholieren. Ook een speciaal lesprogramma voor het voortgezet onderwijs draagt bij aan het bewustzijn omtrent spoorveiligheid. Voor de rest van het jaar kijkt ProRail onder andere op basis van beelden van de eerdergenoemde flitscamera's en slimme camera's bij welke overwegen ProRail handhavers inzet. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar overwegen nabij scholen, maar ook gewoon naar het bredere spectrum. Uit ongevallen en bijna-ongevallen op overwegen blijkt namelijk niet dat scholieren oververtegenwoordigd zijn.

Ik heb er nog een paar, voorzitter. Volgens mij zijn het er drie. Wederom een vraag van de heer Grinwis, over Meppel. Hoe staat het met het laten rijden van de derde en de vierde intercity naar Groningen nu Meppel wordt aangepakt? De aanpak van Meppel richt zich op de aanleg van een vierde perronspoor. Dit zorgt onder andere voor meer capaciteit. Extra structurele treinen, zoals de derde en de vierde intercity van en naar Groningen, kunnen niet zomaar gereden worden zonder maatregelen op overwegen, de energievoorziening en de baanstabiliteit. Met de regio hebben we binnen het BO MIRT vastgesteld dat hiervoor eerst nader onderzoek nodig is. Concreet hebben we in het BO MIRT afgesproken vervolgonderzoek te doen naar de overwegen.

Nog een vraag van de heer Grinwis: kan het oplossen van de overwegkosten bij de flessenhals Meppel gecijferd worden? De eerste inschatting van ProRail komt uit op meer dan 100 miljoen euro voor het saneren van twee overwegen. Het is een eerste, wel grove inschatting. In het vervolgonderzoek wordt onderzocht of de aanpak van de geselecteerde overwegen inderdaad de beste keuze is en of het goedkoper kan. Dan zal de raming ook preciezer worden.

Voorzitter. De laatste vraag is van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Kan ik uitleggen hoe ik de gehele financiële puzzel van betaalbaar ov wil leggen, met het studenten ov, de tarieven van NS et cetera? Deze vraag valt eerlijk gezegd een beetje buiten de onderwerpen van de stukken voor het debat van vandaag, maar ik snap hem wel. Ik wil hier wel kort op ingaan, maar in mijn optiek moet een breder debat begin 2025 bij het CD Spoor plaatsvinden. Ik denk dat het belangrijk is dat mensen op een betaalbare manier met het openbaar vervoer kunnen reizen. Ik ben blij dat het gelukt is om de tariefstijging bij de NS in ieder geval voor 2025 te halveren naar 6%. Voor het regionaal openbaar vervoer zijn via de motie-Bikker c.s. afspraken gemaakt om sterke tariefstijgingen te voorkomen. Maar ik proef in de vragen van de heer De Hoop dat hij hier verdere stappen in zou willen zetten. Daarover ga ik natuurlijk graag volgend jaar bij het commissiedebat Spoor met uw Kamer het gesprek aan.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie dat er twee interrupties zijn. Eerst is de heer De Hoop en daarna de heer Grinwis.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

De reden dat ik deze vraag stelde, is dat er terecht kritische vragen gesteld werden over de budgetspanning en wat de hele EMTRS-proef met zich meebrengt. Er wordt ook gezegd dat er compensatie moet komen. Mijn fractie vindt dat er niet alleen compensatie moet komen voor Zeeland, maar dat er ook structurele verbeteringen van het regionaal openbaar vervoer zouden moeten zijn. Die zouden boven op die compensatie moeten komen. Vandaar de vraag hoe de Staatssecretaris juist dat onderdeel voor zich ziet. Dat is namelijk ontzettend belangrijk met de korting op de BDU-gelden en de SOV-gelden. Vandaar dat die vraag er was. Ik zou van de Staatssecretaris echt die inzet willen zien, zodat er niet alleen gewoon een goed compensatiepakket komt, maar dat mensen in die regio, in Zeeland, er in de toekomst structureel op vooruitgaan.

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij ben ik daar net ook al op ingegaan. Ik noemde de bussen die langer blijven rijden en eigenlijk bij de nieuwe concessie niet meer noodzakelijk zijn, en de ov-fietsen die ook na de proef gewoon daar blijven. Zo kijken wij in een breder perspectief naar de bereikbaarheid van juist de regio Zeeland.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik struikelde net over de afkorting NMCA, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Bij dezen even netjes gesteld. Mijn vraag gaat over de tunnelvereisten. Daar is de Staatssecretaris net best specifiek op ingegaan, maar ik probeer toch nog wat helderder te krijgen wat hij aan het eind zei. Ik snap dat dit een teer onderwerp is. We zijn er met het overwegveiligheidsprogramma in geslaagd het aantal slachtoffers echt terug te brengen. Ik snap dat het risico's met zich meebrengt om nu zomaar de tunnelvereisten los te laten. Ik denk dat we hier heel zorgvuldig over moeten spreken en dit heel zorgvuldig moeten wegen. Tegelijkertijd moeten we onze ogen niet sluiten voor het punt dat we aan de ene kant de deur openzetten voor extra auto's die over een spoorwegovergang kunnen rijden zonder dat dat verder consequenties heeft voor keuzes, maar dat aan de andere kant een extra trein niet mogelijk is. Ik wil toch dat daar nog eens goed naar gekeken wordt. Ik heb niet alleen de Nedersaksenlijn genoemd, maar ook Ede-Barneveld-Amersfoort, waar eigenlijk exact dezelfde situatie speelt, namelijk dat daar geen extra trein kan rijden vanwege deze discussie. Mijn vraag is of ik de toezegging van de Staatssecretaris zo kan verstaan dat hij in het spoorveiligheidsverhaal waar hij in het voorjaar mee komt, als ik het goed begrijp, dit echt tegen het licht gaat houden en dit echt gaat heroverwegen. Ik begreep het zojuist namelijk een beetje als: ik ga erop in. Maar gaat hij het ook heroverwegen en opnieuw tegen het licht houden? Dat is namelijk wel even belangrijk.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik kan toezeggen richting de heer Grinwis dat we dat in het voorjaar meenemen in de beleidsuitwerking van spoorveiligheid.

De **voorzitter**:

Die komt in het voorjaar.

Staatssecretaris **Jansen**:

Excuus. In 2025 wordt de beleidsagenda gemaakt. Het was wat voorbarig om te zeggen dat het in het voorjaar komt. In 2025 wordt de beleidsagenda gemaakt.

De **voorzitter**:

Ik kijk even met een schuin oog naar mijn buurman, om te zien of hij de toezegging genoteerd heeft. Ja? Oké, dank.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ga toch nog even door over de bedreigingen in de sfeer van de infrastructuur. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat ProRail zelf verantwoordelijk is voor de fysieke beveiliging. Dat begrijp ik nog voor een deel. Maar hij zegt ook dat Defensie werkt aan een landelijk crisisplan defensie en dat er geen apart programma nodig is voor de beveiliging van spoor- en weginfrastructuur. Dat begrijp ik. Dat heb ik ook niet gevraagd. Ik wil wel dat er specifiek aandacht is voor de beveiliging van spoor- en weginfrastructuur. Als dat in het landelijke crisisplan defensie kan worden opgenomen, vind ik dat prima. Mijn vraag is heel concreet of de Staatssecretaris kan toezeggen dat er in het landelijk crisisplan defensie ook echt aandacht komt voor de fysieke beveiliging van spoor- en weginfrastructuur.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat kan ik toezeggen, en misschien ter geruststelling van de heer Van Dijk: dit is een onderwerp dat zeer regelmatig terugkeert op het moment dat het actueel is, zowel binnen de onderraad, de RFL, als binnen de mr. Dit is echt een onderwerp waar we met z'n allen oog voor hebben, want

uiteindelijk is dit wel essentieel, ook in het kader van internationale afspraken die gemaakt zijn.

De voorzitter:
Voldoende?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ja. Het zou wel prettig zijn als deze commissie daar dan ook over geïnformeerd kan worden. Ik heb de toezegging gehoord dat dat wordt meegenomen, maar het zou prettig zijn als wij ook worden geïnformeerd over hoe dat daarin wordt meegenomen.

Staatssecretaris Jansen:

We zullen het meenemen in de brief over spoorveiligheid.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik wil graag even door op wat de heer Grinwis al aanhaalde en waar de Staatssecretaris ook al wat over gezegd heeft, namelijk dat de veiligheidseisen rondom overgangen, die heel terecht worden gesteld, omdat we allemaal willen dat die veilig zijn, nu tegelijkertijd een soort standstill veroorzaken als het gaat om meer rijden op sommige trajecten. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat er mogelijk ergens in 2025 in een beleidsagenda gekeken kan worden naar een heroverweging en dat dat nader beschouwd kan worden. Maar ik zou het eigenlijk heel mooi vinden als we daarover af kunnen spreken dat we dat bijvoorbeeld in het begin van komend jaar eerst eens met elkaar bespreken, desnoods apart. Ik hoor namelijk ook dat de reizigers op heel veel lijnen in Nederland naarstig zitten te wachten op extra verbeteringen en mogelijkheden om beter en meer met het ov te kunnen reizen, zelfs zonder dat dat per se extra geld hoeft te kosten. Volgens mij moeten we met z'n allen heel erg blij zijn als we daar op de een of andere manier wat beweging in krijgen. Als u het goedvindt, meneer Grinwis, wilde ik vragen of die discussie toch wat naar voren gehaald kan worden en of we het daar verder met elkaar over kunnen hebben.

Staatssecretaris Jansen:

Twee dingen. Het gaat over veiligheid. Daar moeten we heel zorgvuldig een afweging in maken. Ik snap absoluut de vragen die gesteld worden en ik wil daar welwillend naar kijken, maar als we nu deze beweging maken en dat betekent dat het aantal ongevallen weer met 50% stijgt of misschien wel verdubbelt, dan gaan we weer de andere kant op. We moeten een zorgvuldige afweging maken, denk ik. Het gaat namelijk echt om de veiligheid van mensen.

De voorzitter:

Ik kijk naar de commissie. So far, so good. O, toch nog één interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ja, in vervolg daarop. Ik begrijp heel goed dat dat een zorgvuldige afweging moet zijn, maar de vraag is of we dat toch eerder kunnen bespreken met elkaar. Ik wil als voorbeeld noemen dat morgen het amendement over de spitsreinen tussen Harderwijk en Amersfoort in stemming komt in de Tweede Kamer. Die hebben altijd kunnen rijden. Ik wacht even, want de Staatssecretaris is in overleg. Ik begin even opnieuw, als u het niet erg vindt. Morgen wordt er in de Kamer gestemd over een voorstel om de frequentie van de spitsreinen tussen Harderwijk en Amersfoort op te voeren. Dat kon niet, omdat er iets aan de spoorwegen moest gebeuren. Alleen, voor corona hebben die wel gereden en toen was dat blijkbaar niet nodig. Vanwege corona zijn die treinen toen uit de

running gehaald. Nu willen we graag de frequentie weer opvoeren, maar nu moeten die spoorwegen aangepast worden. Ik heb er alle begrip voor dat we met elkaar heel strak, en strakker dan voorheen, kijken naar de veiligheidseisen op de spoorwegen. Daar staan we volgens mij allemaal achter als commissie. Dit zijn alleen toch wel hele vreemde situaties die zaken op slot zetten. Dat is dus ook de reden voor het amendement om het, als dat morgen wordt aangenomen, alsnog te regelen. Dat kost extra geld, maar dan kunnen we het wel regelen. Ik vraag nog maar een keer waarom dit niet anders en beter kan en of we dat gesprek niet eerder met elkaar kunnen aangaan aan de hand van een brief van de Staatssecretaris over wat er nodig is als we dit willen heroverwegen, zodat we daar het gesprek over kunnen voeren.

Staatssecretaris Jansen:

We kunnen er wel over praten, maar het onderzoek naar de spoorveiligheid loopt überhaupt pas eind komend jaar af. Dan zouden we dus tussentijds gaan praten terwijl we dan nog helemaal geen analyse hebben van de informatie die we daarover hebben. Dat is de reden waarom ik zeg: laten we dit op een gedegen manier doen. Ik snap het ongeduld en ik snap ook de wens, zeker op het moment dat een lijn in het verleden, in coronatijd, wel gereden heeft en nu niet meer rijdt. Daar kan ik op dit moment helemaal geen antwoord op geven. Daar moet ik later op terugkomen, maar laten we wel zorgen dat we in elk geval praten over een stuk dat er ligt, zodat we inhoudelijk de goede discussie met elkaar kunnen voeren. Dat stuk komt pas eind komend jaar tot een einde. Dus ...

De voorzitter:

Ik zie geen verdere vragen meer vanuit de commissie. Dan wil ik de Staatssecretaris bedanken voor de beantwoording. We beginnen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. U heeft 1 minuut en 40 seconden spreektijd en u mag eventueel nog één interruptie plegen. Ik hoop dat dat voor eenieder oké is. Oké, check.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Allereerst kondig ik aan dat wij hierover nog graag een tweeminutendebat voor het kerstreces met elkaar voeren. Daarna bedank ik de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik denk dat de beantwoording volledig en doorwrocht was, ook met de technische briefing die we gehad hebben.

Ik moet zeggen dat ik, hoe ingewikkeld ik het ook vind dat Zeeland de locatie is, wel steeds meer overtuigd raak van het feit dat dit de beste plek is om het te doen. Maar voor mijn fractie blijft de vraag van de heer Olger van Dijk over zijn tegensuggestie nog wel boven de markt hangen. Om overtuigd te worden wil ik in de tweede termijn wel een helder antwoord van de Staatssecretaris op de vraag waarom dat alternatief van NSC niet zou kunnen.

Voorzitter. Voor mijn fractie is het ook belangrijk dat als het Zeeland wordt, daar een goed en stevig compensatiepakket komt, waardoor de lasten zo klein mogelijk zijn en de baten het grootst, en dat er ook voor 2029 bekeken kan worden hoe we kunnen zorgen voor een impuls van het openbaar vervoer in Zeeland. Dat heeft men daar echt nodig. Ik ben blij dat de Staatssecretaris bezig is met het rapport Wind in de zeilen en dat hij nog voor de zomer specifiek gaat rapporteren over de frequentie maar bijvoorbeeld ook over het aansluiten op de hsl, want ik denk dat die twee punten een enorm verschil kunnen maken voor de impuls van het openbaar vervoer in Zeeland. Daar hecht ik veel waarde aan.

Los daarvan maak ik me nog steeds heel grote zorgen, niet alleen over het regionaal openbaar vervoer in Zeeland, want wij zullen ons hier natuurlijk door het hele land voor blijven inzetten. We hebben als fractie de suppletoire begroting van lenW onthamerd om het daar nog specifieker

over te hebben en ook over de Nedersaksenlijn. Ik denk dus dat we dat debat ook nog voor het kerstreces met elkaar zullen voeren.
Dank.

De voorzitter:

Dank aan u. Kunt u voor de zekerheid aangeven waarover u van plan bent een motie in te dienen?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ja, voorzitter. Die motie zou meer richting geven aan de compensatie. Dat is waarom wij als fractie dat tweeminutendebat aangrijpen.

De voorzitter:

Oké, dank u wel. Het woord is aan mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris en de ondersteuning voor de antwoorden op de gestelde vragen.

Wat bij mij elke keer dat we het over ERTMS hebben blijft hangen, is dat we best weleens «uit elkaar zitten» of dat er onduidelijkheid is over versies, volgordelijkheid, keuzes die gemaakt moeten worden en de consequenties van die keuzes voor de praktijk, zowel voor reizigersvervoer als voor goederenvervoer, en dat we het gevoel hebben dat we daar onvoldoende op kunnen sturen. Dat concludeer ik. Ik hoop ... Nee, ik wil dat wij daar in de toekomst toch beter op kunnen gaan sturen. Daarnaast ben ik heel blij met de toezegging om te kijken wat er versneld en goedkoper kan binnen het hele ERTMS-programma. Dat zie ik dus graag tegemoet.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Op zich delen wij die mening wel met de VVD. We praten hier over een ontzettend groot project met een omvang van jewelste. We moeten dan wel met elkaar weten waar we het over hebben. Ik vraag niet van de Staatssecretaris om de nieuwe programmadirecteur ERTMS te worden, maar als wij hier met debatten met elkaar voeren, zowel Kamerleden onderling als met het kabinet, moeten de zaken die we bespreken wel compleet en volledig zijn. Ik ga één voorbeeld geven. Als wij vragen naar de consequenties van een bepaalde baseline of een bepaalde versie en de levels daarbinnen, hoop ik niet van het kabinet te horen dat er alleen wordt gepraat over levels, terwijl de consequenties die daarboven hangen op zo veel meer mogelijkheden van elkaar kunnen verschillen, met consequenties voor het programma, met consequenties voor de reizigers, met consequenties voor de verladers. Dat gaat zo veel verder. Er is ook politieke sturing nodig om dit project tot een goed einde te brengen. Ik wil de Staatssecretaris dus meegeven om nog eens te kijken hoe dat precies zit. Misschien kunnen we hier volgend jaar toch nog een keer een debat over voeren, waarbij we dan één slag dieper kunnen gaan, ook in de inhoud. Dat hoop ik echt, zodat we met elkaar dit project meer onder controle krijgen. Het gevoel overheerst nu dat we een groot project aan het doen zijn met de goede dingen, waarmee we misschien wel of niet afstevenen op één grote chaos. Ik hoop niet dat dat gaat gebeuren.

De voorzitter:

Dank. De heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording. De meeste vragen zijn heel goed beantwoord. Ik sluit me aan bij de vorige spreker over ERTMS. Ik heb daar ook in eerdere debatten aandacht voor gevraagd. De Kamer wil niet alleen het gevoel hebben dat de Staatssecretaris in control is, maar ook dat de Kamer als medebudgetverantwoordelijke dat is. Het gaat hier om heel veel geld over een enorme looptijd. Wij zien uit naar de verschillende toezeggingen die ook schriftelijk zijn gedaan betreffende nadere informatie, alsmede naar het voorstel bij de Voorjaarsnota voor het invullen van de eerste tranche.

Verder is NSC blij met de toezeggingen om in het kader van het landelijk crisisplan Defensie heel duidelijk te maken welk deel de fysieke beveiliging van spoor en weg betreft en de Kamer daarover te informeren. Dat is belangrijk in deze tijd. Het gaat op deze terreinen niet om doemdenken, maar wel om doordenken, zeg ik maar even.

Voor mij blijft het debat belangrijk over de uiteindelijke keuze voor hetzij de Zeeuwse Lijn ... Ik begrijp dat die nu gemaakt is, maar voordat we ons daar als Kamer en NSC-fractie volledig achter kunnen scharen, is het voor ons echt van belang om de vergelijking nog een keer goed te zien. Ik begrijp echt de alternatieve optie van Roosendaal–Lage Zwaluwe. Het gaat mij dus om de ervaren reistijdminuten. Ik ben heel benieuwd. Ik hoop echt dat de Staatssecretaris in tweede termijn de toezegging kan doen om ons die vergelijking nog één keer goed te geven, zodat de Kamer zich eensgezind achter het alternatief kan scharen en we vervolgens ook de compensatie goed kunnen regelen en de Zeeuwen recht kunnen doen. Daarbij vind ik het tweede element van de vraag die ik heb gesteld van belang, namelijk dat de Zeeuwse overheid en de regionale overheden goed betrokken worden. Ik ben niet per se uit op een alternatief voor de Zeeuwse Lijn. Het gaat me erom dat het volledig helder is hoe dit moet worden gewogen en dat ook de meest betrokken overheden zich er goed in kunnen vinden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank. Dan ga ik door naar mevrouw Koekkoek van Volt.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank, voorzitter. Ook van mijn kant uiteraard dank aan de ondersteuning en de Staatssecretaris voor de beantwoording en het goede debat. Ik weet niet of het al als toezegging is genoteerd, dus daarom herhaal ik het even. Ik vind het zelf namelijk heel belangrijk om bij de Voorjaarsnota al te weten hoe het verdergaat met de financiën. Ik hoor dat ook de Staatssecretaris hierop inzet. Als dit niet lukt, moet het bij de voortgangsrapportage komen, zodat het allemaal nog voor de zomer duidelijk is. Ik heb de Staatssecretaris volgens mij horen zeggen: we gaan heel hard ons best doen. Ik benadruk het belang hiervan, want dit kan wat mij betreft niet wachten tot de Miljoenennota.

We hebben het iets minder gehad over het beeld dat nu misschien ontstaat dat Zeeland jarenlang of maandenlang niet goed bereikbaar zal zijn. Ik hoor graag wat de Staatssecretaris daaraan gaat doen, ook nu al. Ik kan me voorstellen dat die gedachte afschrikwekkend kan werken voor een bedrijf dat de keuze moet maken waar zich te vestigen of een persoon die de keuze moet maken waar een opleiding te volgen. We hebben gehoord hoe het zal gaan met het alternatieve vervoer. Er zal toegankelijkheid zijn, dat weet ik, maar die is wel verminderd. Omdat nu nog onduidelijk is hoe of wat, hoor ik graag nog wat meer van de Staatssecretaris over hoe hij dit vooraf ondervangt.

Ik sluit me uiteraard aan bij de vragen die zijn gesteld over de compenserende maatregelen.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan gaan we door naar de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank. Ook dank aan de Staatssecretaris voor zijn heldere antwoorden.

Voorzitter. Zeeland willen wij niet laten worstelen, ook al weten we dat ze altijd weer bovenkomen, de voorzitter niet in het minst. Tegelijkertijd ben ik bang dat ik, gelezen de stukken en gehoord de briefing, het debat, de collega's en de Staatssecretaris, toch een vlaggetje moet gaan omgooien als het gaat over de vraag of de proef met het proefbaanvak in Zeeland moet gaan plaatsvinden. Daarom overweeg ik mijn motie inzake de second opinion, die ik op verzoek van collega's heb aangehouden tot dit debat, iets aan te gaan passen. Dan zal die de Staatssecretaris ertoe oproepen om het proefbaanvak zo kort mogelijk te houden in lengte en duur, om de maatregelen die genomen moeten worden om de overlast te verminderen er bijvoorbeeld op gericht te laten zijn om de buitendienststelling zo veel mogelijk in de zomerperiode te laten plaatsvinden, en om bijvoorbeeld de busverbinding Middelburg–Kruiningen–Yerseke en die twee intercity's en twee sprinters per uur goed te regelen. Dat zijn elementen die terug zullen komen in die aangepaste motie. Ik zal die zo snel mogelijk delen met mijn collega's en de Staatssecretaris, zodat daar een aangepaste beoordeling van kan komen. De vorige motie was ontraden, maar met deze beweging reken ik natuurlijk op een ruimhartig «oordeel Kamer». Maar daar kom ik later op terug.

Dan iets over de tunnelvereiste. Ik ben nog niet helemaal gerustgesteld door het antwoord over Breda. Er werd gezegd «daarover ga ik in gesprek», maar daarmee hangt er toch wel een soort zwaard van Damocles boven de trein richting Breda. Over de tunnelvereiste en het laten rijden van meer treinen waar dat verantwoord kan, komen we later te spreken. Ik wens de Staatssecretaris daarin zorgvuldigheid toe, maar ook daadkracht, om de kansen die er liggen op het spoor wel degelijk te benutten, zeker waar dat tegen geen of heel lage kosten kan.

De voorzitter:

Dank voor ieders inbreng in de tweede termijn. Ik kijk met een schuin oog naar de Staatssecretaris. Wenst hij een schorsing of kunnen we in één keer doorgaan?

Staatssecretaris Jansen:

De Staatssecretaris is ervan overtuigd dat we na drie minuten schorsing waarschijnlijk kunnen starten met het vervolg.

De voorzitter:

Drie minuten?

Staatssecretaris Jansen:

Drie minuten.

De voorzitter:

Oké. Dat is een zeer goed bod. Dan schorsen we tot 18.30 en vraag ik iedereen om in de buurt van deze zaal te blijven.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Beste mensen, we gaan weer verder met dit commissiedebat over spoorveiligheid en ERTMS. Ik ga niet nog een keer de afkorting herhalen, want dat heb ik nu al een paar keer gedaan. Ik kijk naar de Staatssecretaris om te zien of hij gereed is voor de beantwoording van de tweede termijn.

Staatssecretaris **Jansen**:

We gaan ermee beginnen, voorzitter. Allereerst de vraag van de heer Van Dijk over het beschrijven van het proces waarin we gekomen zijn tot de nieuwe locatie voor het proefbaanvak. Daarop zou ik terugkomen in de tweede termijn. Ik zal kort toelichten hoe de analyse verlopen is. Dit is ook te lezen in het eindrapport van het onderzoek, dat met de Kamer gedeeld is. Ik zal daar direct nog wat informatie over verstrekken. Op 3 oktober is dat in de 21^{ste} voortgangsrapportage naar de Kamer gestuurd. Er is een aantal uitgangspunten gehanteerd, zoals het zo veel mogelijk beperken van hinder. Alle baanvakken in Nederland zijn getoetst op zes criteria, zoals of er 1.500 volt elektrificatie aanwezig is en er een bruikbaar emplacement is. Hierna bleven twee baanvakken over, de Zeeuwse Lijn en de lijn tussen Lage Zwaluwe en Roosendaal. Het traject tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe ligt centraal in het spoor netwerk en wordt drukker bereden. Dit raakt dus ook meer reizigers. Een verstoring hier en de doorwerking daarvan raakt de dienstregeling naar Amsterdam en naar Eindhoven. Verder is Lage Zwaluwe een minder geschikt emplacement om te testen dan Vlissingen, want hierdoor zou namelijk het emplacement Roosendaal geraakt worden. De Zeeuwse Lijn is daarom de inhoudelijke voorkeursvariant.

Dat kunt u ook terugzien in de tabel waaraan ik net refereerde. Die is met de 21^{ste} voortgangsrapportage op 3 oktober naar de Kamer gestuurd. Daarin staan vier mogelijke lijnen. De lijnen die het eerste afvielen, waren Steenwijk–Leeuwarden en Heerlen–Sittard. In de tabel kunt u prima lezen waarom de Zeeuwse Lijn, Vlissingen–Roosendaal, op de punten hoger scoort dan de lijn Lage Zwaluwe–Roosendaal. Dat is dus de afweging bij het kiezen voor de Zeeuwse Lijn. U kunt het rustig nakijken.

Er was één punt waarop de Zeeuwse Lijn slechter scoorde. Dat was het punt «assets voor 2041 aan vervanging toe». Maar op alle andere punten is het een gelijkwaardige of betere locatie. Dat is de reden waarom wij uiteindelijk hebben gekozen voor Zeeuwse Lijn Vlissingen–Roosendaal. Ga ik eerst alles langs of wilt u tussendoor vragen laten stellen?

De **voorzitter**:

Er is gelegenheid voor één interruptie en dat kan wat mij betreft nu, tijdens dit betoog.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Natuurlijk hebben wij ook gekeken naar die vergelijking. We hebben het ook bij de hoorzitting besproken. Maar in mijn termijn voegde ik eigenlijk een nieuw criterium toe, namelijk de ervaren reistijdminuten. Dat zie ik niet terug in die vergelijking. Er worden weliswaar meer reizigers getroffen – dat geloof ik onmiddellijk – maar die reizigers hebben een alternatief, ook per spoor. Ik ga ervan uit dat die voor een groot deel kunnen omreizen via Breda. Dat betekent dat ik op zoek ben naar een ander type vergelijking. Die vraag heb ik eigenlijk gesteld. Het gaat over ervaren reistijdminuten. Is dat nog toe te voegen aan die vergelijking? Het gaat dus alleen om dat aspect. Dat is een methode die ook bij lenW bekend is. Dat is de vraag.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik kan het wel doen, voorzitter, maar uiteindelijk blijft de afweging hetzelfde. Er komt dan namelijk een zevende aspect bij, maar dan zullen de andere zes nog steeds in het voordeel zijn van de Zeeuwse Lijn.

De **voorzitter**:

U kunt uw betoog vervolgen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan was er nog een vraag waar ik ook wat uitgebreider op in zou willen gaan en dat is het compensatiepakket Zeeland. De heer De Hoop stelde daar net ook weer een vraag over. In het combinatiepakket zit afstemming met andere werkzaamheden op de weg en het spoor. Daar ben ik net ook al op ingegaan, naar aanleiding van de vraag van mevrouw Veltman. Het gaat ook om uitgebreide communicatie en vervangend busvervoer, dus een uur eerder en een uur later. We praten ook over een expresdienst. Verder betreft het de instandhouding van de buslijn voor scholieren in de busconcessie, twee nieuwe ov-fietslocaties en meer ov-fietsen op drie bestaande locaties, een bijdrage aan de aanpak van twee overwegen, het blijven samenwerken in de pilot publiek vervoer, het zo lang mogelijk doorzetten van de sprinterdienst Zeeland–Breda en het opstarten van de opleiding voor spooronderhoudspersoneel in Zeeland. Dat zijn de dingen die we onder andere in het pakket hebben afgesproken met de regio. Dan kreeg ik nog een vraag van de heer Heutink van de PVV over de versies van ERTMS. Ik houd vast aan de versie ERTMS uit het kabinetsbesluit uit 2019. Dit geeft de stabiliteit die nodig is om kostenstijgingen tegen te gaan. Bij nieuwe keuzes wordt de Kamer natuurlijk betrokken. Dat is het antwoord dat ik aan de heer Heutink kan geven. Ik zie een interruptie, voorzitter.

De voorzitter:

Ik geef de heer Heutink het woord.

De heer Heutink (PVV):

Ik vroeg niet om af te wijken van de versie die we gekozen hebben om in Nederland te implementeren, maar ik vroeg om ons met elkaar te gaan verdiepen in de consequenties van het hanteren van niet alleen verschillende versies, maar ook van verschillende baselines en van verschillende levels. Dat zijn drie elementen die het onderscheid tussen ERTMS kunnen bepalen. Daarmee kunnen we onszelf de gelegenheid geven om ons daar met elkaar in te gaan verdiepen, zodat we een beter gesprek kunnen hebben over de consequenties. Dat was mijn oproep aan de Staatssecretaris. Dat is ook mijn oproep aan deze Kamer; ik gun dat ook iedereen in deze Kamer. Dan kunnen we het daar namelijk met elkaar over hebben. Dat was mijn enige oproep. Ik doe daarmee niks af aan de keuzes die eerder zijn gemaakt.

Staatssecretaris Jansen:

Ik kan het volgende toezeggen. 1 april komt er een brief. Daarin zullen we hier nader op ingaan. Aan de hand daarvan kunnen we dan met de Kamer het debat daarover voeren.

De voorzitter:

Kunt u «een brief» iets verduidelijken?

Staatssecretaris Jansen:

De brief met betrekking tot de voortgangsrapportage, voorzitter.

De voorzitter:

Wat neemt u daarin mee, even voor de notitie?

Staatssecretaris Jansen:

De drie punten die meneer Heutink als voorbeeld noemde. Ik noem het maar even: de technische aspecten waar we tegenaan lopen. Dan kunnen we daar ook een goed debat met elkaar over voeren.

De voorzitter:

Dank.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan heb ik een vraag van mevrouw Veltman: kan het proefbaanvak in Zeeland niet worden uitgevoerd met dual signalling? Dual signalling is het aanleggen van ERTMS naast het bestaande beveiligingssysteem ATB. Volgens mij was dit trouwens een vraag uit de eerste termijn van mevrouw Veltman. Een van de vereisten aan het proefbaanvak is dat de situatie representatief is voor de situatie op het Nederlandse spoor. Met dual signalling is dat niet mogelijk, omdat het zowel technisch als operationeel anders werkt dan als er straks alleen ERTMS ligt. Daarnaast is bij de uitwerking van het eerder voorgenomen proefbaanvak op de Hanzelijn gebleken dat dual signalling ook lastig maakbaar is voor de markt. Dat maakt het proefbaanvak dus onwenselijk voor dual signalling.

De **voorzitter**:

Meer niet?

Staatssecretaris **Jansen**:

Nee, voorzitter. Dat is het qua vragen die ik heb gehad, maar ik kan me bijna niet voorstellen dat er niet nog een vraag van Volt openstaat.

De **voorzitter**:

Er is nog gelegenheid voor interrupties.

De heer **Heutink** (PVV):

Dit is bijna uitlokking!

De **voorzitter**:

Ik wil verder niemand het woord opdringen, maar als er geen interrupties meer zijn, dan zijn we bij dezen angekommen bij de afronding van dit debat. Mits mijn griffier dit mij toestaat, zal ik beginnen met het voorlezen van de gedane toezeggingen. Ze zijn heel netjes genoteerd. Het zijn er heel wat, dus ik hoop dat ik het goed doe. Ik begin.

- De Staatssecretaris zegt toe met ProRail in gesprek te gaan over hun aankondiging te stoppen met het gebruik van X om reizigers te informeren en hij zal in z'n geheel aandacht vragen voor het feit dat goede communicatie via verschillende kanalen gewaarborgd moet blijven. Dit is toegezegd aan het lid Heutink.
- De Staatssecretaris zegt toe in de voortgangsrapportage Wind in de zeilen, die gepland staat voor de zomer, een terugkoppeling te geven van het onderzoek naar de frequentieverhoging op de Zeeuwse Lijn en de mogelijkheid om de Zeeuwse Lijn aan te sluiten op de hogesnelheidslijn. Dit is toegezegd aan de leden De Hoop en Grinwis.
- De Staatssecretaris zegt toe schriftelijk terug te komen op vragen van het lid Veltman over mogelijkheden om op het proefbaanvak in Zeeland gelijktijdig te rijden met zowel ERTMS als ATB.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij hebben we die net afgehandeld in de beantwoording.

De **voorzitter**:

Oké, waarvan akte. Die voeren we af van de lijst.

- De Staatssecretaris zegt toe in de volgende voortgangsrapportage ERTMS ook in te gaan op verschillende manieren waarop de kosten van de uitrol van ERTMS efficiënter, sneller en goedkoper kunnen. Dit is een toezegging aan het lid Veltman.
- De Staatssecretaris zegt toe zich in te spannen om bij de voorjaarsnota een verdere doorkijk te geven voor de geraamde tekorten bij de uitrol van ERTMS. Mocht dit niet lukken, dan doet hij dit uiterlijk bij de volgende voortgangsrapportage ERTMS. Dit gaat expliciet over tranche 1. Dit is een toezegging aan het lid Koekkoek.

- De Staatssecretaris zegt toe in de nieuwe beleidsuitwerking spoorveiligheid in 2025 ook aandacht te besteden aan de veiligheidseisen van spoorwegovergangen en welke impact die hebben op frequentieverhogingen op een bepaald traject. Dit is een toezegging aan het lid Grinwis.
- De Staatssecretaris zegt toe in de kabinetsuitwerking van het landelijk crisisplan Defensie ook expliciet aandacht te vragen voor de bescherming van het fysieke spoor en weginfrastructuur, en dit via een reguliere brief over spoorveiligheid terug te koppelen aan de Kamer. Dit is een toezegging aan het lid Olger van Dijk.
- De Staatssecretaris zegt toe in de voortgangsrapportage ERTMS ook in te gaan op de technische aspecten van verschillende baselineversies van ERTMS. Dit is een toezegging aan het lid Heutink.

Dank u wel. Voordat ik definitief ga afronden, moet ik zeggen – dat heeft u ook kunnen horen aan mijn Zeeuwse accent – dat ik heb genoten van dit debat. Ik heb in een deel van mijn leven namelijk dagelijks gebruikge maakt van deze lijn. Het gaat mij dus aan het hart dat er samen met de provincie en de belanghebbenden gewerkt wordt aan een goede oplossing voor de Zeeuwen en de Zeeuws-Vlamingen. Het is dus goed dat dit debat plaats heeft kunnen vinden. Ik hoop op het allerbeste.

Afrondend wil ik de leden bedanken voor hun aanwezigheid bij dit commissiedebat. Ik wil ook de Staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning hartelijk bedanken voor de gegeven antwoorden.

Er is een tweeminutendebat aangevraagd door het lid De Hoop. U heeft verzocht om dit nog voor het reces te houden, maar we hebben nog geen garanties gehoord van de Griffie plenair. We hopen met u mee.

Tot slot wil ik de bodedienst, de mensen op de publieke tribune en de mensen die online meekijken hartelijk danken voor hun aanwezigheid. Hierbij sluit ik de vergadering.

Sluiting 18.42 uur.