

29 984	Spoor: vervoer- en beheerplan
32 404	Programma hoogfrequent spoorvervoer
33 652	Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)
Nr. 957	Verslag van een schriftelijk overleg Vastgesteld 12 januari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 30 januari 2020 over de eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 511), over de brief van 8 april 2020 over de beantwoording vragen commissie over de eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 513), over de brief van 22 juni 2021 over toezending eindrapport over de evaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 517), over de brief van 10 juni 2021 over het ILT-rapport Monitoring van uitvoering aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 254), over de brief van 14 juni 2021 over de uitspraak van het Nederlands Arbitrage Instituut inzake spoorstaafschade HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 516), over de brief van 14 april 2021 over de vierde voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2020-2 en rapportage ADR (Kamerstuk 32 404, nr. 105), over de brief van 21 juni 2021 over de beantwoording vragen commissie over de vierde voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2020-2 en rapportage ADR (Kamerstuk 32 404, nr. 108), over de brief van 29 juni 2021 over melding van voorgenomen treindiensten in open toegang op het hoofdrailnet (Kamerstuk 29 984, nr. 929), over de brief van 29 juni 2021 over beleidsvoornemen nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (Kamerstuk 29 984, nr. 930), over de brief van 28 juni 2021 over Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 931), over de brief van 30 juni 2021 over evaluaties winterweer en telefoniestoring, en voortgang introductie ICNG (Kamerstuk 29 984, nr. 932), over de brief van 7 juli 2021 over realisatie van het project Maaslijn (Kamerstuk 35 570 A, nr. 89), over de brief van 14 juli 2021 over het Jaarverslag basisnet en ontwikkeling robuust basisnet spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 72), over de brief van 16 juli 2021 over recente ontwikkelingen en voortgang enkele spoordossiers (Kamerstuk 29 984, nr. 939), over de brief van 27 augustus 2021 over tarifiering gebruiksvergoeding spoor vanaf 2023 (Kamerstuk 29 984, nr. 941), over de brief van 3 september 2021 over personeelstekort treinverkeersleiding ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 942), over de brief van 16 september 2021 over de uitkomsten analyse naar het economische evenwicht op voorgenomen treindiensten van Arriva (Kamerstuk 29 984, nr. 943), over de brief van 21 september 2021 over problemen treinverkeer als gevolg van telefoniestoring (Kamerstuk 29 984, nr. 944), over de brief van 24 september 2021 over de voortgang van het project Maaslijn (Kamerstuk 35 925 A, nr. 4), over de brief van 24 september 2021 over de Vijfde Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2021-1 (Kamerstuk 32 404, nr. 110), over de brief van 1 oktober 2021 over de Vijftiende voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 82), over de brief van 7 oktober 2021 over de beantwoording vragen commissie over de toezending van het eindrapport over de evaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 519), over de brief van 8 oktober 2021 over de Halfjaarverantwoording 2021 NS en ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 946), over de brief van 22 november 2021 over de Resultaten Joint Fact Finding spoortrillingen (Kamerstuk 29 984, nr. 947), over de brief van 25 november 2021 over de Algemene vergadering van aandeelhouders ProRail 19 november 2021, incl. aanpak door

ProRail van tekorten verkeersleiding (voortgang uitvoering gewijzigde motie van de leden Amhaouch en Boulakjar over een onderzoek naar het structurele personeelstekort bij ProRail) (Kamerstuk 29 984, nr. 948) en over de brief van 25 november 2021 over de beantwoording vragen commissie over het jaarverslag basisnet en ontwikkeling robuust basisnet spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 73).

De vragen en opmerkingen zijn op 9 september 2021 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 6 januari 2022 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Inleiding

Hierbij bied ik u mijn reactie aan op de inbreng van de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat bij het schriftelijk overleg Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoor d.d. 9 december jl.

Ik dank de leden van de commissie voor hun inbreng en de gestelde vragen. Hieronder geef ik de antwoorden op de gestelde vragen. De antwoorden op de gestelde vragen zijn per onderwerp geclusterd.

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Rapporteur PHS

De rapporteur heeft vragen gesteld over de vijfde voortgangsrapportage van het groot project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Hieronder beantwoord ik per thema de vragen.

Financieel tekort

De rapporteur vraagt welke scenario's worden ontwikkeld voor het geval dat onvoldoende budget voor PHS beschikbaar zal komen om het potentiële tekort (inclusief de exogene risico's) te dekken? Welke versoeringen hebben volgens de staatssecretaris de minste impact voor de huidige doelstellingen van PHS, maar dragen budgettair toch sterk bij? Welke versoeringen in de doelstellingen van PHS moeten dan worden overwogen en wat betekent dit voor de reiziger zowel in de trein als op de weg?

Bij eerdere optimalisaties en versoeringen binnen PHS zijn de doelstellingen van PHS overeind gehouden. Nu ook 80% van het PHS-budget verplicht is, zijn er nog twee opties: inzet van de risicoreservering PHS danwel verlaging van ambities. PHS afronden blijft van groot belang gezien de prognoses in de Integrale mobiliteitsanalyse (IMA2021). Het temporiseren en/of schrappen van projecten binnen PHS (bijvoorbeeld als er nog geen Tracébesluit is genomen) heeft gezien de IMA2021 en de al vergaande voorbereiding van PHS niet mijn voorkeur. Er zijn bestuurlijke afspraken gemaakt en de projecten zijn vervlochten met de aanpak van andere opgaven. Mogelijk zal de komende kabinetsperiode wel een keuze nodig zijn tussen dekking van het resterende tekort en/of versoering van de doelstellingen. Deze keuze is aan de nieuwe bewindspersoon.

De impact op de ov-reizigers van eventuele verlaging van ambities is nu lastig te zeggen en hangt af van de keuzes. Het gaat in alle gevallen om corridors met vele tienduizenden treinreizigers per dag. De treinreizigers krijgen dan te maken met minder en drukker treinen.

Worden voor PHS financiële gevolgen van deze nieuwe ontwikkelingen (red. duurzaamheid, klimaatadaptatie, circulariteit en cybersecurity) verwacht? Is hiermee bij het risicomanagement van PHS al rekening gehouden? Wat zou de mogelijke ordegrrootte van extra uitgaven zijn?

PHS anticipeert op nieuwe ontwikkelingen als dit mogelijk is. In de vijfde

Voortgangsrapportage¹ is aangegeven dat voor wijziging van regelgeving en kaders een beperkte risicoreservering is opgenomen van ca. € 11 miljoen. Hiermee kunnen alleen beperkte wijzigingen worden opgevangen. Voor integrale wijziging van regelgeving en kaders is aanvullend budget nodig.

In algemene zin zijn de ontwikkelingen nog onvoldoende concreet om rekening mee te houden. De eventuele effecten bij PHS vallen dan ook binnen algemene eerste inschattingen van een kostenverhoging van ca. € 150-200 miljoen per jaar voor het gehele ProRail-netwerk, zoals gemeld in de brief Financiële situatie instandhouding en ontwikkeling Rijksinfrastructuur².

Zuidasdok

De rapporteur vraagt of de staatssecretaris kan toelichten welke effecten op PHS en de Nederlandse weginfrastructuur de Zuidasdok heeft wanneer deze niet conform afspraak wordt afgemaakt?

Over Zuidasdok is eerder gemeld³ dat de oplevering kan doorschuiven, wat ervoor zorgt dat de hoogfrequente dienstregeling op de corridor PHS Alkmaar-Amsterdam (6 intercity's en 6 sprinters per uur per richting) pas na 2035 gereden zal kunnen worden. Momenteel wordt onderzocht welke tussentijdse verbeteringen voor de reizigers en vervoerders mogelijk zijn, ten opzichte van de huidige 4 IC's en 4 sprinters per uur en richting (werkdagen). Gedacht wordt aan 6 IC's en 4 sprinters per uur en richting (werkdagen) op deze corridor.

Indien ervoor gekozen zou worden om het Zuidasdok niet af te maken zal dit effecten hebben op de gebruikers van de A10 waar een wegwitbreiding voorzien is. De verbreding reduceert het reistijdverlies op het hoofdwegennet en in de stad in 2040 met 8% t.o.v. de situatie waarbij het project niet wordt uitgevoerd. Daarnaast is een effect te verwachten op treinreizigers op de verbinding Alkmaar-Amsterdam als de PHS-frequentieverhoging Alkmaar-Amsterdam niet of in beperkte vorm kan worden doorgevoerd. De omvang van de modaliteitsverschuiving is niet bekend.

Welke financiële gevolgen heeft de vertraging van Zuidasdok voor PHS, in het bijzonder voor PHS Amsterdam CS en PHS Alkmaar-Amsterdam? De rapporteur heeft begrepen dat inmiddels ook een analyse is gemaakt van de gevolgen van de vertraging van de Zuidasdok. Kan deze met de Kamer worden gedeeld? Welke tijdelijke oplossingen voor de vertraging van Zuidasdok zijn in beeld voor PHS Alkmaar – Amsterdam?

In antwoord op de vragen van uw Kamer heb ik aangegeven⁴ dat er twee manieren zijn waarop de vertraging van project Zuidasdok financiële gevolgen kan hebben voor PHS. Door latere opleveringen van Zuidasdok en het vervolgproject Derde Perron Amsterdam Zuid kan PHS Amsterdam niet in een keer afgebouwd worden wat meerkosten met zich meebrengt. Deze meerkosten voor PHS Amsterdam zijn niet apart inzichtelijk gemaakt, omdat het project al uitgaat van vertraagde realisatie.

¹ Kamerstuk 32 404, nr. 110

² Kamerstuk 35 925 A, nr. 14

³ Kamerstuk 32 404, nr. 102

⁴ Kamerstuk 32 404, nr. 111

Daarnaast zijn aan de eventuele tussentijdse verbeteringen, die nu worden uitgewerkt, aanvullende kosten verbonden. Gedacht wordt aan 6 IC's en 4 sprinters per uur en richting (werkdagen) op de corridor Amsterdam-Alkmaar. De eerste analyse over de gevolgen van de vertraging van Zuidasdok wordt met de volgende voortgangsrapportage PHS komend voorjaar meegestuurd.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen: Als het derde perron op Amsterdam Zuid vertraging oploopt of zelfs niet wordt gerealiseerd, welk effect heeft dat dan voor het internationaal treinverkeer en de groeiplannen in de toekomst? Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat het project Zuidasdok geen vertraging oploopt en het internationaal treinvervoer in Nederland niet in gevaar komt?

Voor het programma Zuidasdok heeft mevrouw Dekker in 2020, als gezaghebbende derde, advies uitgebracht om de volledige scope van het programma te realiseren en dat alle partijen een eenmalige bijdrage doen buiten de huidige bestuursovereenkomst. Het advies is door alle partijen omarmd. Dat is ook het uitgangspunt voor de lopende MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid. Afspraken over de financiële tegenvaller van het project Zuidasdok laat ik aan het volgende kabinet.

De stations Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal zijn voor een belangrijk deel van het treinverkeer complementair. In 2018 is afgewogen wat de optimale uitbreiding van het spoornetwerk in en om Amsterdam zou zijn. Dat heeft geleid tot de keuze om internationale hogesnelheidstreinen in de toekomst aan te laten landen op Amsterdam Zuid.

In het project PHS Amsterdam Centraal is voorzien dat de huidige terminal in 2024 niet meer gebruikt kan worden vanwege de verbouwing op dit station. Op basis van de huidige verwachte openstelling van het programma Zuidasdok kan realisatie van het derde perron starten in de periode 2032-2036. Voor het internationaal treinverkeer wordt daarom in overleg met ProRail en NS bekeken waar in de regio Amsterdam een tijdelijke aanlanding en faciliteiten voor paspoort- en beveiligingscontrole voor het internationaal treinverkeer kan worden gevonden. Uw Kamer is hierover eerder geïnformeerd⁵. De voortgang zal ik aangeven bij aanbidding van de volgende VGR van PHS.

Als het station Amsterdam Zuid gereed is, is het mogelijk 4 hogesnelheidstreinen per uur per richting op het station te accommoderen. Internationale treinen uit het oosten kunnen Amsterdam Zuid aandoen.

ERTMS en PHS

De rapporteur is verheugd dat op de corridor bij Amsterdam Zuid is gekozen om vervroegd European Rail Traffic Management System (ERTMS) aan te leggen. Welke risico's spelen bij de aanleg van ERTMS op SAAL-West en de hieraan verbonden frequentieverhoging op de SAAL-corridor?

De uitrol van ERTMS is randvoorwaardelijk voor de hoogfrequente dienstregeling op de SAAL-corridor. Ik licht twee risico's op dit raakvlak tussen de programma's PHS en ERTMS uit die hierop van invloed kunnen zijn. Er vindt frequent overleg plaats over de raakvlakken en de risico's tussen beide programma's.

⁵ Kamerstuk 32 404, nr. 104

Om de frequentiehoging te kunnen realiseren moet de aanleg van ERTMS aan een aantal technische eisen voldoen. Er is bijvoorbeeld een goede transitie noodzakelijk tussen de aansluitingen van de SAAL-corridor op de zogenaamde ‘buurtbaanvakken’ (die voorzien zijn van een andere ERTMS versie) HSL-Zuid en Amsterdam – Utrecht om capaciteitsverlies te voorkomen. ProRail voert hier op dit moment onderzoek naar uit. Daarnaast is een oplossing hiervoor afhankelijk van de lopende aanbesteding van het ERTMS-systeem in de infrastructuur⁶.

De indienststelling van ERTMS op SAAL-west is gepland in 2028-2029. Voordat ERTMS op de SAAL-corridor wordt uitgerold zijn al vele stappen doorlopen, waaronder het opleiden van personeel, ombouwen van materieel, beproevingen op het proefbaanvak Hanzelijn en een succesvolle indienststelling van het eerste baanvak (Kijfhoek – Belgische grens). Indien onderdelen hiervan vertraging oplopen, kan ook de indienststelling en frequentieverhoging op de SAAL-corridor vertraging oplopen. Het Programma ERTMS hanteert vanzelfsprekend een zorgvuldige en beheerste migratiestrategie voor de uitrol van ERTMS om deze risico’s te mitigeren. Over de ontwikkelingen van het Programma ERTMS informeer ik u via de voortgangsrapportages ERTMS.

Baanstabiliteit

De rapporteur vraag of het klopt dat er een onderzoek is gedaan naar de baanstabiliteit op dit traject (red. tussen Delft en Schiedam)? Zo ja, wat zijn de uitkomsten hiervan en welke effecten heeft dit op PHS? Welke vervolgstappen worden gezet om de baanstabiliteit te verhogen zodat de scope van PHS niet in het geding komt? In hoeverre komt in het genoemde onderzoek langzamer rijden naar voren als kosteneffectieve oplossing? Welk reistijdverlies gaat gemoeid met langzamer rijden als kosteneffectieve oplossing voor problemen met baanstabiliteit? Welk effect heeft het langzamer rijden op de aantrekkelijkheid van de trein?

Uit de vijfde voortgangsrapportage⁷ PHS blijkt inderdaad dat baanstabiliteit een van de belangrijkste risico’s voor onderdelen van PHS is. Dit voorziene exogene risico is t.o.v. de vorige voortgangsrapportage toegenomen. Onderzoek op het gebied van baanstabiliteit wordt voortgezet, maar mogelijk zijn aanvullende maatregelen nodig om verhoging van treinfrequenties te faciliteren.

Op dit moment heeft ProRail een verhoogd onderhoudsregime op het traject Delft – Schiedam en wordt de baanstabiliteit op het traject Delft - Schiedam gemonitord. Tevens onderzoek ik met ProRail of vanwege baanstabiliteit aanvullende maatregelen nodig zijn voor de eerstvolgende productverbetering tussen Den Haag en Rotterdam (dienstregeling 2025). In de opeenvolgende voortgangsrapportages zal ik de Kamer daarvan op de hoogte stellen. Ik werk samen met ProRail aan de beheersing van deze risico’s, waarbij de frequentieverhogingen eind 2024 uitgangspunt blijven.

Langzamer rijden is een optie die ik ook in beschouwing neem, omdat dit een van de opties kan zijn om eind 2024 de frequenties te kunnen verhogen. Het betreft een relatief lang traject, waardoor een eventuele keuze om langzamer rijden kan leiden tot enkele minuten langere

⁶ Kamerstuk 33 652, nr. 83

⁷ Kamerstuk 32 404, nr. 110

rijtijd. Dit vraagt om een brede aanpassing van het dienstregelingsontwerp en zou de winst van de tienminutentreinen te niet kunnen doen. In 2022 verwacht ik meer inzicht in de opties, zodat besluiten mogelijk zijn met betrekking tot eventuele scope, planning, kosten en financiering.

ERTMS

In de recente beantwoording van de feitelijke vragen bij de VGR 15 van ERTMS⁸ is tot mijn spijt een fout geslopen in de beantwoording van vraag 11. In de derde alinea van dit antwoord is onterecht aangegeven dat 12% van het budget verplicht is. Zoals ook uit de VGR 15 valt af te leiden⁹, moet dit percentage geen 12% maar 44% zijn. In de beantwoording van vraag 6 (waar ook naar verwezen wordt) is correct aangegeven dat medio 2021 pas 12% van de totaal geraamde uitgaven gemaakt is bij het Programma ERTMS. Het percentage budget wat verplicht is, is dus wat anders dan de uitgaven die gemaakt zijn.

Hieronder vervolgt de beantwoording per onderwerp.

Noordelijke lijnen

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de vijftiende rapportage van het programma ERTMS en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen over. Deze leden zijn positief over de ontwikkelingen van ERTMS en de beslissing om de lijnen in Friesland en Groningen te voorzien van ERTMS. Deze leden zijn namelijk van mening dat investeren in oude technologie wanneer nieuwe vernuften al voorhandig zijn niet handig is. Deze leden vragen zich wel af waarom de Kamer eerder te horen heeft gekregen dat het uitbreiden van de scope van het programma ERTMS niet kon vanwege een tekort aan budget en er nu toch is gekozen voor het uitbreiden van de scope. Kan dit worden toegelicht?

In de regel acht ik het niet wenselijk scope-uitbreidingen te doen zonder dat de kosten hiervoor financieel gedekt zijn. Voor de landelijke uitrol van ERTMS in de periode na 2030 is ten tijde van de programmabeslissing ERTMS¹⁰ al geld beschikbaar gesteld in het Mobiliteitsfonds. De aanleg van ERTMS op de Noordelijke lijnen maakt deel uit van deze gereserveerde middelen voor de periode 2030-2050. In het specifieke geval van de Noordelijke lijnen was er daarnaast geld gereserveerd voor het in stand houden van het huidige treinbeveiligingssysteem ATB NG totdat ERTMS zou worden aangelegd. Door nu vervroegd ERTMS aan te leggen op de Noordelijke lijnen kunnen deze investeringen in het verouderde systeem vermeden worden. Het bedrag dat hiermee bespaard wordt, wordt ingezet voor de vervroegde aanleg van ERTMS. Hiermee is de aanleg van ERTMS op de Noordelijke lijnen voor het Rijk budgetneutraal.

De leden van de D66-fractie willen graag weten welke gevolgen deze uitbreiding heeft voor de hoofdpdracht?

Een stabiele start van de realisatiefase van het programma ERTMS is voor mij en mijn voorgangers de belangrijkste randvoorwaarde geweest. Spoorbeheerder ProRail heeft mij verzekerd dat de organisatie voldoende is toegerust deze scope-uitbreiding te dragen. Een

⁸ Kamerstuk 33 652, nr. 83

⁹ Kamerstuk 33 652, nr. 82

¹⁰ Kamerstuk 33 652, nr. 65

second opinion uitgevoerd door adviesbureau Boston Consulting Group (BCG)¹¹ onderschrijft dat. De unanieme conclusie van alle betrokken partijen uit de sector, onderschreven door het onderzoeksrapport van BCG, is dat de toevoeging van de Noordelijke lijnen het risicoprofiel van het programma ERTMS per saldo zal verlagen. De vroege uitrol van ERTMS op de Noordelijke lijnen biedt de kans om op een eenvoudig baanvak buiten de Randstad te starten en het integrale proefbedrijf op de Hanzelijn te ontlasten. Hierdoor wordt het mogelijk in een eerder stadium, meer beheerst en in kleinere stappen te leren. Voor een verdere toelichting hierop verwijs ik u naar de beantwoording van de feitelijke vragen over de VGR 15¹².

Interoperabiliteit

De leden van de D66-fractie vragen op welke manier zorg wordt gedragen voor een technisch interoperabel ERTMS en geharmoniseerde werkwijzen voor ERTMS met Duitsland en België? Welke afspraken zijn daartoe gemaakt? In hoeverre draagt de European Railway Agency (ERA) hieraan concreet bij? Is het mogelijk om een aanpak te ontwikkelen en deze te delen met de Kamer en vervoerders, om zorgen weg te nemen?

De leden van D66 hebben tevens vernomen dat spoorgoederenvervoerders zich grote zorgen maken over de extra kosten die nieuwe versies en baselines van ERTMS in het komend decennium met zich mee gaan brengen. Kan hierop worden gereflecteerd?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de staatssecretaris wat de gevolgen, operationeel en financieel, zijn op de implementatie en exploitatie van ERTMS zodra een buurland besluit om een andere versie en/of baseline van ERTMS te implementeren.

De uitrol van ERTMS in Europa neemt vele decennia in beslag, waarbij alle landen hun eigen tempo aanhouden en een eigen keuze maken voor één van de versies van ERTMS in de infrastructuur die past binnen de geldende EU-specificaties. De interoperabiliteit tussen Nederland en de buurlanden én tussen de verschillende versies van ERTMS wordt gewaarborgd door de afspraken in de EU-specificaties, deelname aan TEN-T corridor-overleggen en de afspraken tussen infrastructuurbeheerders (zie voor meer toelichting hierop de voortgangsrapportages ERTMS, de Railmap 4.0 bij de programmabeslissing¹³ en de recente beantwoording van de feitelijke vragen bij de VGR 15¹⁴). De Europese Commissie heeft stabiliteit in de baselines toegezegd gegeven bovenstaand risico op aanzienlijke meerkosten. Alle EU-landen zijn erbij gebaat dat de interoperabiliteit van de huidige EU-specificaties gewaarborgd blijft, ook bij toekomstige updates en versies, gezien de forse investeringen die met de uitrol van ERTMS gemoeid zijn.

Zoals eerder aan u gemeld¹⁵ zal ik bekijken of de samenwerking met onze buurlanden bovenop de huidige inspanningen nog verder kan worden ondersteund, al dan niet via het sluiten van interoperabiliteitsverdragen. Dit kan alleen in samenspraak met onze buurlanden. Hierover zal in de voortgangsrapportages worden gerapporteerd.

¹¹ Kamerstuk 33 652, nr. 80

¹² Kamerstuk 33 652, nr. 83

¹³ Kamerstuk 33 652, nr. 65

¹⁴ Kamerstuk 33 652, nr. 83

¹⁵ Kamerstuk 32 404, nr. 104

Ombouw materieel

De leden van de D66-fractie hebben nog enkele zorgen omtrent noodgedwongen vervanging van oudere, maar nog niet afgeschreven en bedrijfseconomisch aantrekkelijke goederenlocomotieven. Hoe wordt naar deze onrendabele top gekeken? Is de mogelijkheid aanwezig om een 'nieuw voor oud'-regeling te implementeren om een gezonde ontwikkeling en groei van het spoorgoederenvervoer in Nederland te stimuleren?

De noodzaak van een bedrijfseconomisch verantwoorde invoering van ERTMS in de spoorgoederensector deel ik. Daarom is het project Verbeterinitiatieven spoorgoederen gestart, waarin samen met de sector negen oplossingsrichtingen (fase 1) zijn geïdentificeerd. In de afgelopen maanden is het effect van ERTMS op de goederensector nader in beeld gebracht en zijn deze oplossingsrichtingen getoetst (fase 2). Daarbij is ook gekeken naar het vervangen van locomotieven zonder ERTMS door locomotieven met ERTMS (een “nieuw voor oud”-regeling). De uiteindelijke besluitvorming over mogelijke maatregelen is aan een nieuw kabinet. U zult via de voortgangsrapportages ERTMS geïnformeerd worden over de uitkomsten en de vervolgstappen die genomen zullen worden.

Tevens zijn er vertragingen in de ombouw van intercity's om deze geschikt te maken voor ERTMS-trajecten. Hierdoor loopt Nederland wellicht belangrijke Europese subsidies mis. De leden van D66 vragen of hierop kan worden gereflecteerd?

Specifiek voor NS geldt dat Nederland zo'n vijf jaar geleden een CEF-subsidie met looptijd 1-5-2017 t/m 31-12-2020 heeft aangevraagd als onderdeel van kostendekking van het programma ERTMS. De programmabeslissing is in mei 2019 genomen, wat later was dan destijds beoogd. Vervolgens was de resterende tijd voor de ombouw van NS-materieel te krap om deze subsidie te benutten, zoals eerder aan uw Kamer gemeld in de brief bij de VGR 13¹⁶ en in de VGR 14¹⁷. Het is in overleg met de Europese Commissie slechts gelukt om een klein deel van deze subsidie te behouden tot eind 2023. Inmiddels heeft de Europese Commissie ook nieuwe subsidieregelingen aangekondigd (looptijd van 2022-2027) en in 2022 wordt wederom een nieuwe regeling verwacht. Momenteel wordt onderzocht of deze en andere treinen alsnog in aanmerking kunnen komen voor subsidie.

Voortgang ERTMS

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat landen om Nederland heen sneller en goedkoper ERTMS implementeren. Vanwege de vergadercultuur in Nederland zou het proces rondom invoering zorgen voor vertragingen en een hoge prijs. Een voorbeeld hiervan is de implementatie van ERTMS op de Hanzelijn, waar anderhalf jaar geleden al duidelijk was wat hier nodig is en pas recentelijk de knoop is doorgehakt. Kan hierop worden gereflecteerd? Hoe worden dit soort onnodige vertragingen in de toekomst voorkomen?

ERTMS is een grote veranderopgave voor de hele spoorsector en kent een lange doorlooptijd. Het is de grootste wijziging in de spoorsector in vele tientallen jaren, die veel impact heeft op

¹⁶ Kamerstuk 33 652, nr. 77

¹⁷ Kamerstuk 33 652, nr. 79

de bedrijfsvoering van ProRail en de vervoerders. De overgang naar ERTMS is een veranderopgave die de kernprocessen van de sector raakt en waardoor partijen anders en nauwer moeten gaan samenwerken.

Daarnaast heeft Nederland, in tegenstelling tot andere landen, ervoor gekozen het bestaande systeem ATB direct te verwijderen als ERTMS wordt aangelegd op een baanvak. Hierdoor worden vervangingsinvesteringen vermeden en de baten van ERTMS vanaf het begin gerealiseerd. Zonder ERTMS in de trein kan dan niet meer worden gereden. Nederland heeft er daarom voor gekozen de uitrol van ERTMS echt samen met de sector aan te pakken. Dit is nodig om straks op een goede manier ERTMS in gebruik te kunnen nemen op ons druk bereden spoornetwerk en de huidige prestaties te kunnen blijven handhaven. Zaken als storingsherstel zullen straks meer dan nu door de hele keten heen moeten worden opgelost.

Het programma ERTMS hanteert een stapsgewijze aanpak, waarbij elke stap zorgvuldig getest wordt. Omdat het programma tot 2030 loopt, staat nog veel in de steigers en zijn er behoorlijke onzekerheden. De materie is vaak complex en de belangen zijn groot.

Sommige onderwerpen binnen het Programma ERTMS nemen inderdaad veel tijd in beslag, soms meer dan verwacht. Maar ik wil weerleggen dat er sprake is van onnodige vertraging. Nederland kent een zeer dicht spoorsysteem van hoge kwaliteit. Dat willen we zo houden. ERTMS brengt niet alleen een wezenlijke wijziging in techniek met zich mee, maar grijpt ook in op de bedrijfsvoering van de betrokken organisaties en de mensen die ermee werken. ERTMS wordt aangelegd terwijl de treinen blijven rijden, waarbij het doel is zo min mogelijk hinder voor vervoerders en verladers te veroorzaken.

Een voorbeeld van een complex onderwerp is de inrichting van het proefbaanvak Hanzelijn. Daarvan loopt het proces nu inderdaad 1,5 jaar, waarbij technische en operationele mogelijkheden en onmogelijkheden worden onderzocht. Hierover bent u vanaf de VGR 12 doorlopend geïnformeerd. Ook zijn er stappen gezet, zoals het toevoegen van de Noordelijke lijnen als beheersmaatregelen. De afweging van de inrichting van het proefbaanvak Hanzelijn moet zorgvuldig gebeuren, zodat alle betrokken organisaties hun (verschillende) verantwoordelijkheden kunnen blijven waarmaken om als een vervoersysteem te blijven functioneren.

Mede hierom is een gedegen en gestructureerde samenwerking tussen alle betrokken partijen bij de invoering van ERTMS essentieel. Op deze manier kan ik samen met de sector stap voor stap vormgeven aan de digitalisering van het spoor. Ik ga daarbij voor een tijdige, zorgvuldige en kosteneffectieve aanleg van ERTMS. Dit betekent voor mij dat Nederland zo snel mogelijk de huidige beveiliging door ERTMS vervangt, maar niet sneller dan op een verantwoorde manier mogelijk is.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de belangrijkste voortgang die is geboekt in het realiseren van de geplande baanvakken. Tevens vragen zij naar de grootste barrières en bijbehorende huidige risico's voor het ERTMS-programma.

Conform de regeling Grote Projecten wordt elk halfjaar gerapporteerd over de belangrijkste voortgang van het programma ERTMS middels een voortgangsrapportage. In de meest recente VGR 15¹⁸ zijn de actuele ontwikkelingen te lezen. De belangrijkste voortgang op de

¹⁸ Kamerstuk 33 652, nr. 82

baanvakken is dat de aanbesteding van het centrale systeem voor de ERTMS-infrastructuur op de baanvakken volgens planning loopt, de eerste ontwerpen voor het eerste baanvak Kijfhoek – Belgische grens volgens planning gemaakt zijn en er afspraken gemaakt zijn met de leverancier om de Hanzelijn en het baanvak Amsterdam-Utrecht geschikt te maken voor het ervaringsleren van machinisten. Voor een overzicht van de overige ontwikkelingen van het programma en de belangrijkste risico's hierbij verwijs ik u graag naar de VGR 15¹⁹.

Overig ERTMS

De leden van de D66-fractie willen weten waarom de ATB-eilanden (automatische treinbeïnvloeding) van Amsterdam niet ook toegevoegd kunnen worden aan extra lijnen?

Bij de VGR 9²⁰ heb ik uw Kamer geïnformeerd voor 2030 geen grote emplacementen, zoals Amsterdam of Rotterdam, van ERTMS te voorzien en hiermee te wachten totdat meer ervaring is opgedaan. Het ombouwen van deze emplacementen is een grote uitdaging (technisch complex) en kan bij problemen zorgen voor veel hinder voor reizigers en verladers. Voor het ombouwen van grootschalige emplacementen is het bovendien nuttig te leren van andere landen; dit heeft ook daar nog niet plaatsgevonden. Mijn afweging sluit aan bij de aanbeveling van adviesbureau BCG de grote emplacementen nu geen onderdeel te laten zijn van de ERTMS-uitrol tot aan 2030, wat aan dit besluit ten grondslag lag.

De leden van de D66-fractie hebben ook enkele zorgen omtrent de uitvoering van ERTMS. Technische mensen zijn cruciaal voor dit proces. Zijn die er? En weten we deze met elkaar vast te houden?

Inderdaad is de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerde medewerkers van cruciaal belang voor het slagen van de overgang naar ERTMS. De Nederlandse spoorsector zal dit en het komend decennium veel capaciteit in kennis en kunde moeten leveren voor de transitie naar ERTMS. Ondanks dat er in Nederland veel kennis is, is er helaas niet op voorhand te garanderen dat er voldoende capaciteit is. Om het in de VGR 15²¹ gesignaleerde risico van een tekort aan capaciteit in kaart te brengen is de programmadirectie ERTMS voornemens in de eerste helft van 2022 een bijeenkomst te organiseren met alle sectorpartijen. Hierbij zal, na een grondige analyse ter voorbereiding, nagedacht worden over verschillende oplossingsrichtingen. Hier zal op terug gekomen worden in de voortgangsrapportages ERTMS.

De leden van de D66-fractie vragen wanneer de Kamer een doorkijk kan verwachten van de geografische uitrol van ERTMS na 2031, met speciale focus op de achterlandverbindingen van alle Nederlandse havens, multimodale knooppunten en industriecomplexen?

De leden van de D66-fractie of de staatssecretaris tevens mogelijkheden ziet om op alle Basisnetspoorlijnen zo snel mogelijk, nog voor 2031, ERTMS te implementeren om mogelijke investeringen in ATB te voorkomen?

Het zal helaas niet mogelijk zijn om alle Basisnetspoorlijnen nog voor 2031 van ERTMS te

¹⁹ Kamerstuk 33 652, nr. 82

²⁰ Kamerstuk 33 652, nr. 63

²¹ Kamerstuk 33 652, nr. 82

voorzien. Voordat treinen met ERTMS kunnen rijden is een flinke basisinvestering nodig, die tot en met 2026 in beslag zal nemen. Het gaat om het aanpassen van systemen, ombouwen van treinen, opleiden van mensen en beproeven van het systeem en de operatie in een integraal proefbedrijf. Daarbij is bij de programmabeslissing in 2019 de keuze gemaakt om tussen 2026-2030 voorrang te geven aan de Europees verplichte internationale spoorgoederencorridors en daar waar de maatschappelijke baten hoog zijn²². Vooralsnog denk ik dat dit met de huidige inzichten het maximaal haalbare is voor 2030.

Er zijn vele criteria om lijnen in de uitrol te prioriteren. Voor een verantwoorde en gebalanceerde volgorde is het zaak de vervangingsopgave te combineren met andere factoren uit de uitrolstrategie van ERTMS, zoals capaciteitsknelpunten en Europese verplichtingen. Hierin zal ook Basisnet een van de criteria worden. Zoals voor het eerste gemeld in de VGR 13²³ zou ruim voor 2030 gestart worden met het vormgeven van de landelijke uitrol van ERTMS, door het opstellen van een integrale planning voor de eerstvolgende baanvakken.

De leden van de PVV-fractie constateren dat het Bureau ICT-toetsing (BIT) een kritisch onderzoek naar ERTMS heeft uitgevoerd in 2019. Deze leden vragen aan de staatssecretaris wat er met de aanbevelingen is gedaan. Voorts vragen deze leden of de staatssecretaris bereid is om het inmiddels onafhankelijke Adviescollege ICT-toetsing in 2022 opnieuw een toetsing te laten uitvoeren.

Het BIT-advies uit 2019 bevatte vier aanbevelingen. Drie van de vier aanbevelingen gingen over integrale systeemprestaties (het goed inhoudelijk op elkaar aansluiten van de ERTMS-componenten) en de kwaliteitsbeheersing bij de ontwikkeling hiervan, te beginnen bij de eerste mijlpaal (ketenbeheer). Een specifieke aanbeveling van het BIT-advies betrof het uitwerken van een gedegen cybersecurity-aanpak. De opvolging ervan is in 2020 reeds beoordeeld. Bij de VGR 12²⁴ heb ik uw Kamer hierover geïnformeerd. Ik zie nu geen noodzaak opnieuw een toets te laten uitvoeren op al deze aspecten, met uitzondering van cybersecurity. Hier loopt een auditproces. Over de uitkomsten van dit proces zal ik uw Kamer in 2022 informeren via de voortgangsrapportage van het Programma ERTMS.

Spoortrillingen

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd hoe het staat met de stand van zaken met betrekking tot de specifieke problematiek rondom de Noord-Zuid verbinding tussen de Moerdijkbrug en Roosendaal. Klopt het dat de lange termijnoplossing hier het vernieuwen van de fundering onder het emplacement is?

De problematiek op de Noord-Zuidverbinding tussen Moerdijk en Roosendaal wordt regelmatig aan de orde gesteld door omwonenden en gemeenten. Zij pleiten o.a. voor meer maatregelen om de hinder door geluid en trillingen te beperken.

Op het gebied van geluid worden locaties met hoge geluidbelastingen binnen het MeerJarenProgramma Geluidsanering (MJPG) onderzocht op mogelijke maatregelen. In oktober 2021 is voor de gemeenten Roosendaal en Halderberge een ontwerp-saneringsplan vastgesteld, dat de voorgestelde maatregelen in deze gemeenten bevat. Het ontwerp-saneringsplan voor de gemeente Moerdijk is in december vastgesteld. ProRail streeft ernaar

²² Kamerstuk 33 652, nr. 65

²³ Kamerstuk 33 652, nr. 77

²⁴ Kamerstuk 33 652, nr. 76

zo spoedig mogelijk na het onherroepelijk worden van het saneringsplan de daarin opgenomen maatregelen aan te leggen. De locaties met de hoogste geluidbelasting krijgen daarbij prioriteit.²⁵

Voor hinder door trillingen is o.a. de staat van het spoor belangrijk. ProRail heeft mij aangegeven dat in 2023 tussen Roosendaal en Moerdijk (kilometer 6,8 en 8,0) een vernieuwing van het spoor staat gepland, waarbij – onder meer – twee overwegen in Zevenbergen zullen worden vervangen door een alternatief type overweg. Naar verwachting nemen hiermee de trillingen af. Specifiek onderzoek naar funderingen op dit traject is niet voorzien.

Voor onderzoek naar trillingsmaatregelen in brede zin en ook voor de langere termijn, heb ik ProRail de opdracht gegeven een innovatieagenda uit te voeren. Ik ga daar hieronder, in antwoord op vragen van de D66-fractie, nader op in.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af op welke manier de staatssecretaris zal werken aan een betere communicatie tussen overheden en omwonenden die te maken hebben met spoortrillingen in bredere zin.

Ik hecht aan een transparante en open samenwerking, omdat het vraagstuk zo complex is, er nog geen goede oplossingen voorhanden zijn en veel partijen betrokken zijn bij en rond het spoor. Tijdens het Joint Fact Finding-traject hebben de deelnemers niet alleen meer inzicht in de problematiek opgedaan, maar ook nieuw begrip voor elkaars perspectief. De deelnemers hebben aangegeven graag in gesprek te blijven. Daarnaast doen zij de aanbeveling om gemeenten te ondersteunen met trainingen op het gebied van trillingen. In de eerstvolgende brief aan uw Kamer over de beleidsintensivering zal ik aangeven hoe deze contacten in de komende jaren vorm te geven en hoe ik met de aanbevelingen omga. Ik verwacht deze brief in het voorjaar van 2022 naar uw Kamer te verzenden.

D66-fractie vraagt wat er tot op heden is gebeurd met de uitgetrokken 20 miljoen euro om bestaande trilling problemen aan te pakken?

De innovatieagenda is inmiddels door ProRail opgestart. In 2020 en 2021 zijn twee praktijkproeven uitgevoerd op de Brabantroute. De proef in Oisterwijk met onder sleeper pads, rubberen matjes onder de dwarsliggers van het spoor, liet zien dat deze oplossing alleen effectief zou zijn voor woningen heel dicht bij het spoor. De proef in Dorst, met een rubberen overweg, heeft tot positieve reacties van bewoners geleid. Daarom onderzoek ik of dit type overweg ook op een aantal andere locaties langs de Brabantroute versneld kan worden aangelegd.

Voor de komende jaren staan meer praktijkproeven op de rol, die nu door ProRail worden voorbereid. Ook werken vervoerders mee aan een pilot met verbeterd wielonderhoud, bedoeld om trillingen te verminderen.

Het lid van de BBB-fractie vraagt of het mogelijk is om al een lijst op te stellen met prioritaire gevallen? Hoe ziet de staatssecretaris zelf het tijdstraject? Deelt hij de zorg van dit lid (m.b.t. daadwerkelijke actie)?

Omdat er op dit moment geen wettelijke normen zijn om bestaande situaties te beoordelen op

²⁵ Op www.mjggspoor.nl is terug te vinden op welke locaties langs de Noord-Zuidverbinding maatregelen worden onderzocht.

de ernst van de trillinghinder, kan ik nog geen prioritaire situaties aanwijzen. Het RIVM voert op dit moment een grootschalig onderzoek uit naar de beleving van trillingen langs het spoor. Dit onderzoek zal inzicht verschaffen in de mate waarin trillingen hinder veroorzaken, en vormt de basis voor een afweging om normen te stellen aan bestaande situaties. Ik verwacht de resultaten van het RIVM-onderzoek in 2022 en zal uw Kamer informeren over de uitkomsten.

Ik deel de zorgen van de BBB-fractie over de tijd die het kost om te komen tot goede oplossingen voor de trillingsproblematiek. Uit mijn contacten met omwonenden merk ik dat dit leidt tot frustratie en onbegrip. Dit is ook de reden dat mijn voorganger de ontwikkeling van beleid voor spoortrillingen heeft geïntensiveerd. De complexiteit van het probleem maakt dat deze zoektocht veel tijd kost. Oplossingen die op de ene locatie positief uitpakken, blijken op een andere plek juist voor verergering van het probleem te zorgen. Binnen de innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen onderzoekt ProRail met praktijkproeven het effect en de toepasbaarheid van mogelijke oplossingen. Als deze proeven succesvolle maatregelen opleveren, zal ik de versnelde implementatie hiervan onderzoeken.

Spoorgoederenvervoer en derde spoor

De leden van de VVD-fractie vragen of de staatssecretaris voornemens is om de spoorprojecten in het Rotterdamse havengebied voortvarend aan te pakken teneinde de groei van goederenoverslag op het spoor mogelijk te maken en een plan van aanpak op te stellen. Daarnaast vragen de leden of de staatssecretaris ziet dat de betrouwbaarheid van de spoorinfrastructuur voor goederenvervoerders onder druk staat? Wat gaat de staatssecretaris doen om dit te verbeteren?

De betrouwbaarheid van de Havenspoorlijn (van het Rotterdamse havengebied naar Zevenaar) is voor mij een belangrijk aandachtspunt. Het Crisislab rapport van 2020 over de Havenspoorlijn heeft de problematiek in 2020 geanalyseerd²⁶. Naar aanleiding van het rapport heb ik besloten om het verbeterprogramma infra op orde onder de beheerconcessie van ProRail te brengen en voor 2022 extra middelen vrij te maken voor de onderhoudsachterstanden in de haven²⁷. Door te investeren in de infrastructuur en directer te gaan sturen via het programma onder de concessie zorg ik ervoor dat de randvoorwaarden om te groeien voor het spoorgoederenvervoer op orde worden gebracht.

De leden van de D66 fractie informeren naar het toekomstbeeld goederen.

In 2021 heeft de Kamer de motie van het lid Schonis²⁸ aangenomen die oproept om een toekomstbeeld voor het spoorgoederenvervoer te maken. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voert in samenwerking met vervoerders, verladers, terminals, operators, havenbedrijven en ProRail een evaluatie uit over de effectiviteit van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. De uitkomst van deze evaluatie wil ik afwachten. Daarnaast zijn de ambities van het nieuwe kabinet van belang. Op basis hiervan wordt in 2022 in samenwerking met bovenstaande partijen het toekomstbeeld spoorgoederenvervoer uitgewerkt en kan dit door de missionaire bewindspersoon worden aangeboden aan uw Kamer.

²⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 248

²⁷ Kamerstuk 35 925 A, nr. 14

²⁸ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 62

De leden van de VVD-fractie vragen naar het eerder toegezegde vergelijkend onderzoek naar de tarifiering van het spoorgoederenvervoer in de ons omringende landen. Ook de leden van de D66-fractie vragen naar het level-playing field met omringende landen en modaliteiten o.a. in relatie tot de vrachtwagenheffing, de nieuwe tarifiering gebruiksvergoeding en modal shift als gevolg van de green deal. Specifiek vraagt de D66-fractie om een vergelijking van gemiddelde kosten per afgelegde kilometer tussen het spoor (met de oude en nieuwe tarifiering), weg en watertransport van goederen waarbij ook de bijkomende kosten zoals heffingen voor het gebruik van het treinpad, bovenleidingen en parkeerheffing meegenomen worden

Het level playing field van het spoor ten opzichte van andere modaliteiten en omringende landen heeft mijn aandacht. In de voortgangsbrief over het spoorgoederenvervoer van 14 december jl.²⁹ is een kostenvergelijking gemaakt. Het gaat daarbij om het kostenniveau in het Nederlandse spoorgoederenvervoer ten opzichte van die in de buurlanden en ten opzichte van het kostenniveau bij andere modaliteiten (met name weg en binnenvaart). Deze vergelijking is gemaakt op basis van het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid³⁰.

Wat betreft het level playing field i.r.t. de nieuwe tarifiering en de modal shift doelstellingen in de Green Deal kan ik het volgende melden: de nieuwe tarieven zullen ervoor zorgen dat het rijden van treinen ruim 50 procent goedkoper wordt. Daarmee wordt ook de trein als vervoersmodaliteit gestimuleerd. Het is aan de vervoerder om de tariefveranderingen wel of niet door te vertalen naar de tarieven voor de verlader. Daarnaast spelen marktontwikkelingen, de wereldeconomie, de kwaliteit van het spoorproduct een grote rol in de totstandkoming van een modal shift, evenals de inspanningen van de spoorgoederen-ondernemers (vervoerders en verladers).

De leden van de VVD-fractie en de leden van de D66-fractie vragen naar de gevolgen van de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de capaciteitsvergroting op het Duitse spoornet (derde spoor) kan leiden tot problemen in de afwikkeling van het goederenvervoer vanuit (onder meer) de Rotterdamse haven naar het Duitse achterland. Deze leden vragen of gezorgd kan worden voor een werkbare oplossing voor de Nederlandse spoorgoederensector voor de verminderde spoorcapaciteit tijdens de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland.

De leden van de D66-fractie vragen m.b.t. de werkzaamheden bij het derde spoor in Duitsland of zeker te stellen is dat het goederenverkeer grotendeels doorgang kan vinden tijdens deze buitendienststelling en dat gemiddeld 80 goederentreinen per dag gefaciliteerd kunnen worden? Hoeveel overlast scheelt dat voor de omwonenden op de Brabantroute? Wordt de overlast misschien zelfs minder met deze optie dan dat nu het geval is?

In de voortgangsbrief spoorgoederenvervoer van 14 december jl.³¹ geef ik aan dat ProRail in gesprek is met DB Netz over de wijze waarop de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland zo goed mogelijk afgestemd kunnen worden in termen van verkeersafwikkeling, planning van bouwwerkzaamheden elders en beperking van hinder voor vervoerders en

²⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 953

³⁰ Zie: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Inzicht in de kosten van het spoorgoederenvervoer, Den Haag, december 2020.

³¹ Kamerstuk 29 984, nr. 953

omwonenden. Onderdeel van de te maken afspraken is dat er gemiddeld 80 goederentreinen per dag kunnen worden gefaciliteerd. ProRail is bezig met een plan van aanpak om de hinder op het Nederlandse spoorwegnet zo veel mogelijk te beperken. In dit plan van aanpak komen alle aspecten aan de orde: het omleiden van (goederen-) treinen, planning van onderhoud en nieuwbouw aan het spoor en hinderbeperking voor omwonenden. ProRail bespreekt dit plan van aanpak in het voorjaar van 2022 in de stuurgroep Derde spoor met vertegenwoordigers van de sector, ministerie en lokale bestuurders. Omdat het omleiden van treinen extra verkeer betekent op omleidingsroutes is het niet te verwachten dat daar minder overlast ervaren zal worden tijdens de omleidperiode. Pas als het Derde spoor gereed is en het omleiden van treinen daarvoor niet langer nodig is, kan sprake zijn van minder overlast. Als het Derde spoor in Duitsland gereed is kunnen meer treinen gebruik maken van de Betuweroute in plaats van de Brabant- of Bentheimroute. Uw Kamer wordt hier dit voorjaar over geïnformeerd.

Tarifiering gebruiksvergoeding spoor

De leden van de D66-fractie hebben de volgende vragen over de tarifiering van de gebruiksvergoeding. Hebben de overige spoorwegondernemingen te maken met een forse verhoging? Hoe groot is die verhoging gemiddeld? Deze leden lezen dat met name in specifieke segmenten waar meer gebruik wordt gemaakt van andere diensten, zoals transfer van reizigers en opstellen van materieel, sprake zal zijn van een lastenverhoging. Wat betekent dit voor het internationale reizigersvervoer en voor spoorgoederenvervoer? Hoeveel procent van de kostenstijging zal deze financiële ondersteuning dekken? Kan worden toegelicht hoe de nieuwe tarieven ervoor zouden zorgen dat het rijden van treinen ruim 50% goedkoper wordt, terwijl de kosten door de tariefverhoging voor goederenvervoer met bijna 22% stijgen?

Zoals aangekondigd in de brief van 27 augustus³² is met de nieuwe systematiek voor de gebruiksvergoeding door ProRail gekozen voor andere uitgangspunten. Dit stelsel is gebaseerd op nieuwe vormen van kostentoerekening die bewerkstelligen dat tarieven beter aansluiten bij de werkelijk gemaakte kosten. Dat betekent dat er voor vergoedingen voor de categorie 1 diensten (het zogenoemde minimumtoegangspakket voor het rijden van treinen) de directe kosten zullen worden doorberekend. Het rijden van treinen wordt hiermee goedkoper. Voor diensten in de categorieën 2, 3 en 4 (zoals opstellen en transfer) wordt een deel van de totale, integrale kosten doorberekend in de tarieven. ProRail kan op basis van de nieuwe kostentoerekeningsmethodiek in totaal ca. € 432 miljoen aan gebruiksvergoeding in rekening brengen. In de gesprekken tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail is echter als uitgangspunt vastgesteld dat de totale hoogte van de gebruiksvergoeding (€ 375 miljoen) niet fundamenteel zou wijzigen. Het per 2022 in rekening brengen van een bedrag van € 432 miljoen is naar de mening van ProRail een te grote stap ten opzichte van de huidige situatie, waardoor er gekozen is voor een ingroeipad.

Als enkel naar het effect van de tarieven van ProRail wordt gekeken (dus zonder de extra heffing) dan is er voor de meerderheid van de spoorwegondernemingen sprake van een lastenverlaging. Voor enkele partijen, met name in specifieke segmenten waar meer gebruik wordt gemaakt van andere diensten zoals transfer van reizigers en opstellen van materieel, is sprake van een lastenverhoging. Naast het effect van de tariefwijzigingen die worden doorgevoerd door ProRail, is het uiteindelijke effect voor de bedrijven, ook afhankelijk van

³² Kamerstuk 29 984, nr. 941

de ontwikkeling van het volume van het vervoer door de specifieke spoorwegonderneming (zoals het aantal gereden treinkilometers).

De uiteindelijk te betalen gebruiksvergoeding hangt af van het bedrijfsmodel van de desbetreffende vervoerder. Vervoerders die intensief gebruik maken van de categorie 2-diensten, zoals transfer en opstellen, kunnen geconfronteerd worden met een netto stijging van de kosten. Dit is met name het geval bij enkele spoorgoederenvervoerders. De verhoging voor de laatstgenoemde vervoerders is heel divers en varieert van enkele procenten tot een verviervoudiging van kosten voor vervoerders die alleen treinen opstellen en vrijwel geen treinen rijden. Een gemiddelde nemen van de verhoging doet daarom geen recht aan de situatie. Wel is duidelijk dat vervoerders die relatief veel gebruik maken van de diensten opstellen en transfer te maken hebben met een kostenverhoging terwijl vervoerders die naar verhouding meer treinen rijden een kostenverlaging zien.

Het internationaal treinverkeer zal naar verwachting voornamelijk voordeel ondervinden van de verlaging van het treinpaddtarief omdat deze treinen in het algemeen veel rijden en niet lang worden opgesteld.

Zoals eerder aangegeven in mijn brief van 27 augustus jl.³³ wil ik de negatieve effecten voor specifieke goederenvervoerders mitigeren door middel van een (tijdelijke) subsidieregeling. Deze zal ik financieren door van alle vervoerders een bijdrage te vragen via de extra heffing. Daarmee worden de voor- en nadelen van het nieuwe tariefstelsel gelijk verdeeld, kennen de reizigersvervoerders en veel goederenvervoerders nog steeds een voordeel en worden de effecten voor die specifieke goederenvervoerders gemitigeerd.

Personeelstekort treinverkeersleiding

De leden van de D66-fractie en de PVV-fractie hebben gevraagd naar de laatste stand van zaken. De leden van de PVV-fractie vragen structureel (iedere acht weken) een voortgangsbericht te ontvangen.

In de brief van 25 november³⁴ heb ik uw Kamer geïnformeerd over het plan van aanpak met de maatregelen voor de korte en middellange termijn en de externe toetsing daarop door bureau BCG. Ik verwacht de uitkomsten hiervan op korte termijn met uw Kamer te kunnen delen. De ontwikkelingen bij ProRail met betrekking tot de verkeersleiders volg ik nauwgezet en ik blijf deze ontwikkelingen ook met uw Kamer delen. Gezien het voorgaande zie ik geen aanleiding om daarnaast een structureel voortgangsbericht te versturen.

De leden van de CDA-fractie vragen welke verbeteringen er op de korte termijn worden ingezet met betrekking tot de beschikbaarheid van verkeersleiders ter voorkoming van treinuitval op het hoofdrailnet? Deze leden kijken uit naar de resultaten van deze externe toets en vragen of deze zo spoedig mogelijk naar de Kamer kan worden gestuurd.

In de brief van 25 november³⁵ heb ik uw Kamer geïnformeerd over het plan van aanpak met de maatregelen voor de korte en middellange termijn. Bij de beantwoording van de

³³ Kamerstuk 29 984, nr. 941

³⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 948

³⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 948

Kamervragen over diverse berichten over het tekort aan verkeersleiders bij ProRail³⁶ heb ik de diverse maatregelen verder uitgelicht.

Er worden door ProRail diverse maatregelen genomen om waar mogelijk problemen te voorkomen. Ik kan uw Kamer melden dat ProRail druk bezig is met de uitvoering van haar plan van aanpak. Er worden op dit moment veel verkeersleiders geworven en opgeleid, maar gezien de doorlooptijden van de opleiding heeft het tijd nodig voordat het effect hiervan zichtbaar wordt. Daarbij zorgt de Coronacrisis voor een extra uitdaging door ziekte en quarantaine van verkeersleiders. Op korte termijn wordt waar mogelijk personeel ingezet van andere verkeersleidingsposten dan Utrecht en wordt bestaand personeel extra opgeleid om bij te kunnen springen op de posten waar de situatie het meest nijpend is (zowel fysiek als digitaal op afstand). Tot slot worden recent gepensioneerd en andere voormalige treinverkeersleiders waar mogelijk ingezet. Conform de brief van 25 november (Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 831) en de motie van de leden Amhaouch en Boulakjar³⁷, zal ik de uitkomsten van de externe toets zo spoedig mogelijk met uw Kamer delen.

De leden van de SP-fractie horen graag van de staatssecretaris of hij, of zijn voorgangers, op de hoogte waren van deze zorgen onder ProRailmedewerkers. Verder vragen zij hoelang de tijdelijke compensatie toeslag wordt voortgezet en waarom deze niet structureel wordt gemaakt. De leden van de SP-fractie vragen naar afwisselende werkzaamheden voor verkeersleiders en of de huidige mogelijkheden toereikend zijn. De leden van de SP-fractie vragen de staatssecretaris dan ook om het cruciale aspect van dit werk te benoemen en in gesprek te gaan met de medewerkers van de verkeersposten om te bezien op welke wijze het werk aantrekkelijker kan worden gemaakt. Is hij hiertoe bereid?

De zorgen van medewerkers over de werkomstandigheden moeten primair binnen de organisatie van ProRail gemeld en opgepakt worden. Vanuit mijn rol als aandeelhouder spreek ik daarover met de Raad van commissarissen en de Raad van bestuur van ProRail. Dat de werkbeleving bij de afdeling Verkeersleiding onder druk staat – deels vanwege de onderbezetting – was een van de redenen voor verkeersleiders en de FNV om tot werkonderbreking over te gaan. De vakbonden hebben bij de Cao-onderhandelingen aangedrongen op een onafhankelijk onderzoek naar de werkbeleving onder de medewerkers van de Verkeersleiding en ProRail heeft daarmee ingestemd. De resultaten van dit onderzoek verwacht ProRail in het eerste kwartaal van 2022. De tijdelijke compensatie die gegeven wordt aan de verkeersleiders en het eventueel structureel maken hiervan is een aangelegenheid tussen werkgever en werknemer en in casu dus aan ProRail zelf. Om de treindienstleiders te behouden zijn er door ProRail verschillende acties in gang gezet, waaronder een onderzoek naar de toekomstige invulling van de functie van treindienstleider en decentrale verkeersleider en hoe dit past bij een loopbaan in de verschillende salarisschalen.

In het plan van aanpak van de bezettingsproblematiek dat ook met uw Kamer is gedeeld op 25 november jl.³⁸ staat dit nader beschreven. ProRail gaat dit vormgeven in gesprek met de medezeggenschap en de vakbonden. Of aanvullende maatregelen nodig zijn, zal mijns inziens de komende periode onder andere moeten blijken uit het externe onderzoek en het werkbelevingsonderzoek.

³⁶ Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nrs. 828 t/m 831

³⁷ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 57

³⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 948

Graag wil ik ook nogmaals mijn waardering uitspreken voor het werk dat de verkeerleiders verzetten en het belang van hun werk onderstrepen.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de (nieuwe) maatregelen in het plan van aanpak nu pas worden genomen, terwijl dit probleem al jaren speelt? Kan de staatssecretaris op een rij zetten op welke momenten ProRail hem op de hoogte heeft gesteld van het risico van uitval van treinen wegens personeelstekort en op welke manier hij vervolgens gehandeld heeft?

Dat er in het plan van aanpak nieuwe maatregelen staan is het gevolg van dat het management van ProRail het probleem eerder heeft onderschat. Dit geeft zij ook aan in haar begeleidende brief³⁹ die ik heb doorgestuurd naar uw Kamer. In het plan van aanpak is als bijlage opgenomen op welke momenten het afgelopen jaar het personeelstekort heeft geleid tot de uitval van treinen. Op de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 27 november 2020 is met ProRail gesproken over de personeelstekorten bij de verkeersleiding. ProRail heeft toen aangegeven dat de aanpak van de onderbezetting in haar personeelsplanning werd meegenomen. Op dat moment leek het personeelstekort slechts bij enkele incidenten de treindienstregeling te hebben geraakt, en die incidenten werden toen mede veroorzaakt door COVID. Tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 23 april 2021 is er desondanks opnieuw over de bezetting bij de verkeersleiding gesproken. De mogelijkheid van het frequenter uitvallen van treinen was destijds niet in beeld. Naar aanleiding van het uitvallen van diverse treinen in de zomerperiode van 2021 is de afgelopen maanden regelmatig met ProRail gesproken over het onderwerp. Over de aanpak van ProRail destijds heb ik u in september geïnformeerd.⁴⁰

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts wat het beeld van de staatssecretaris is omtrent mogelijke personeelstekorten in de komende tien tot twintig jaar in het licht van vergrijzing. Wat is de verwachte uitstroom en instroom? Verwacht hij dat er (op termijn) aanvullende actie nodig is om het beroep van verkeersleider aantrekkelijker te maken? Welke onderzoeken lopen er om hier inzicht in te krijgen? Is aanvullend onderzoek nodig? Deze leden vragen of de staatssecretaris als verantwoordelijk bewindspersoon ook erkent dat hij dingen beter had moeten doen en, zo ja, op welke manier hij hier lering uit trekt.

Ik deel het beeld dat ProRail, net als andere sectoren, kampt met vergrijzingsproblematiek. Daarbij is het van belang om jongeren te motiveren om te kiezen voor een carrière als treinverkeersleider en in mijn rol als aandeelhouder vraag ik daar actief aandacht voor. Het strategische personeelsbeleid en de -planning is dan ook een terugkerend onderwerp tijdens de aandeelhoudersvergaderingen met ProRail. Dit strategische personeelsbeleid en de bijbehorende planning geeft inzicht in de verwachte instroom en uitstroom en daarbij wordt door ProRail op dit moment al ingezet op de recruitment die nodig is om de vergrijzing op te vangen. ProRail zet in die hoedanigheid dan ook sterk in op arbeidsmarktcommunicatie, in het bijzonder richting studenten, en benadert proactief kandidaten en legt talent pools aan zodat ze snel kunnen putten uit in ProRail geïnteresseerde kandidaten. Of aanvullende maatregelen nodig zijn, zal mijns inziens de komende periode onder andere moeten blijken uit de externe onderzoeken, zoals de externe toets op het plan van aanpak, die ProRail laat uitvoeren. Op basis van de situatie die ontstaan is, deel ik de mening dat de situatie beter

³⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 948

⁴⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 942

opgepakt had moeten worden. Daarbij blijf ik bij ProRail aandacht vragen voor het strategisch personeelsbeleid en de personeelsplanning. Nog meer dan in het verleden zal aandacht moeten worden besteed aan cruciale functies binnen de organisatie en de consequenties van een zeer krappe arbeidsmarkt voor de vervulling daarvan. De onderhavige casus laat wederom zien dat dergelijke kwetsbaarheden direct gevolgen kunnen hebben voor de continuïteit van de organisatie. Dat gaat ook mij als aandeelhouder aan en daarom zullen we, ook buiten de algemene vergaderingen om, hier zoveel mogelijk het gesprek over voeren, ook om te bespreken hoe ik hierin ProRail kan helpen.

Het lid van de BBB-fractie geeft aan dat ondanks de intenties van ProRail is het dus niet ondenkbaar dat deze tekorten toch blijven bestaan en vraagt wat zou dit kunnen betekenen voor het passagiers- en goederenvervoer in de toekomst?

Op basis van de maatregelen die ProRail nu neemt en de toename in de zowel de opleidingscapaciteit en het feit dat deze volledig gevuld zijn voor de komende tijd acht ik het niet aannemelijk dat de tekorten als zodanig op langere termijn blijven bestaan. ProRail verwacht in 2023 de bezetting structureel op orde te hebben. Desalniettemin is er sprake van een krappe arbeidsmarkt en kan om diverse redenen het verloop stijgen of dalen. ProRail heeft blijvende aandacht voor dit probleem en op dit moment zet ProRail zich ook volledig in om dit tekort op te lossen.

Spoorveiligheid en ontspoorde trein

De leden van de D66-fractie hebben gevraagd naar de spoorveiligheid. Kan worden toegelicht waarom de volgende aanbevelingen uit het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) naar twee ernstige incidenten op het spoor niet worden opgevolgd?

- **Zet treintypen met slechte botscompatibiliteit niet in op routes die zijn aangegeven voor vervoer van gevaarlijke stoffen.**
- **Botsveiligheid standaard maken bij aanschaf en aanpassingen van treinen.**
- **Alarmeringssysteem voor machinisten wanneer iets op de overweg staat.**

De ILT heeft in haar rapportage van de monitoring uitvoering aanbevelingen Onderzoeksraad voor Veiligheid over 2019⁴¹ aangegeven de aanbeveling over botscompatibiliteit en de mogelijkheden in de wijziging van de dienstregeling niet verder te blijven monitoren. Hierbij heeft zij aangegeven begrip te hebben dat voor de slecht botscompatibele materieeltypen er geen passende en proportionele alternatieven zijn om deze materieeltypen eerder te laten uitstromen dan gepland. ILT constateert in haar rapportage dat de NS geen mogelijkheden ziet om verkleining van de kans op een botsing met slecht botscompatibel materieel te integreren in de dienstregeling. Nieuwe treinen moeten ten alle tijde voldoen aan de bots bestendigheidsnorm (EN 15227). Tegelijkertijd benadrukt ILT dat NS zich moet blijven inspannen om het aantal STS passages (als de trein door een rood sein rijdt), blijvend te verminderen door o.a. de implementatie van Orbit en het verzaamd remcriterium. Dit is ook door NS aangedragen als alternatief voor het aanpassen van de dienstregeling. In haar rapportage over 2020⁴² geeft ILT aan de aanbeveling voor een systeem om een machinist te waarschuwen voor een object op de spoorwegovergang niet verder te blijven monitoren. Dit omdat ProRail in 2020, mede op basis van externe onderzoeken, geconcludeerd heeft dat de

⁴¹ Kamerstuk 29 893, nr. 244

⁴² Kamerstuk 29 893, nr. 254

investering van ruim 1 miljard euro⁴³ voor obstakeldetectie bij alle overwegen in Nederland niet proportioneel is in relatie tot de daarmee te behalen veiligheidswinst. Ook op dit punt benadrukt de ILT dat ProRail zich maximaal moet blijven inzetten voor de lopende programma's.

De leden van de D66-fractie vragen wanneer de Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang of afronding van de specifieke inspecties van ProRail op 24 vergelijkbare spoortakken n.a.v. de ontspoorde trein bij Groningen?

Ik heb uw Kamer op 10 december jl. geïnformeerd over de voortgang⁴⁴. Het onderzoek naar de oorzaak van de ontspoorde trein zal begin 2022 zijn afgerond. Ik verwacht uw Kamer in het voorjaar te informeren over de uitkomsten.

Overwegen

De leden van de D66-fractie vragen wat de huidige stand van zaken is omtrent de uitvoering van de motie van het lid Boulakjar c.s. over een veiligere situatie bij onbewaakte overwegen bij recreatieve bestemmingen (Kamerstuk 29984, nr. 935). Kunnen de geïdentificeerde onbewaakte overwegen bij recreatieve bestemmingen voor de zomer 2022 worden gesloten in samenspraak met gemeenten? Kan hierbij de toezegging worden gedaan dat bij de oplossing het belang van de recreant wordt meegewogen, zoals de OVV adviseerde in 2018?

Op 10 december jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over welke NABO's toegang geven tot recreatieve bestemmingen en wanneer deze worden aangepakt⁴⁵. Uit de inventarisatie van ProRail blijkt dat in totaal 48 NABO's toegang geven tot recreatieve bestemmingen, inmiddels zijn vier hiervan gesloten. Een lijst van deze NABO's is meegestuurd met de brief van 10 december jl., hierbij is een link⁴⁶ toegevoegd naar een kaart waarop de meest actuele stand van zaken rondom planning en uitvoering is terug te vinden. Al deze NABO's maken al deel uit van het lopende programma. Op dit moment ziet ProRail geen opties tot versnelling. Wel heeft ProRail de desbetreffende gemeentes waar de recreatieve NABO's staan verzocht om coöperatief mee te werken aan een spoedige sluiting van deze categorie NABO's. In ieder geval zullen zij conform de doelstelling van het NABO- programma uiterlijk in 2023 zijn aangepakt. Eén van de uitgangspunten bij de aanpak van overwegen is een zorgvuldige en transparante afweging tussen veiligheid en recreatieve belangen conform het afsprakenkader dat mijn ambtsvoorganger met ProRail en de recreatieve belangenorganisaties overeengekomen is.

De leden van de PVV-fractie en de leden van de PvdA-fractie vragen de staatssecretaris om de stand van zaken rondom het sluiten van de niet actief beveiligde overwegen (NABO's). De leden van de PVV-fractie vragen tevens naar de mogelijkheden om NABO's te beveiligen in plaats van te sluiten en om op korte termijn de veiligheid rondom het spoor te verhogen. De leden van de PvdA-fractie vragen of ProRail op schema loopt voor het doel van 2023? Zo nee, hoe gaat de staatssecretaris ProRail ondersteunen om wel op schema te lopen? Deze leden wijzen op het belang van een snelle invoering van de aanwijzingsbevoegdheid. Wanneer verwacht de staatssecretaris

⁴³ Prijspeil 2018, incl. BTW

⁴⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 957

⁴⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 957

⁴⁶ Zie: <https://maps.prorail.nl/portal/apps/webappviewer/index.html?id=594d8785c3324911bf2f8f57a6133458>

een voorstel hiertoe met de Kamer te kunnen delen?

Op 10 december jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van het NABO-programma⁴⁷. Hierbij heb ik u aangegeven dat ProRail aan geeft op schema te liggen om de 180 NABO's in het NABO-programma eind 2023 aangepakt te hebben. Op dit moment zijn 90 NABO's in het NABO-programma aangepakt. ProRail blijft daarbij echter afhankelijk van medewerking van andere partijen zoals ook door ProRail in de technische briefing (d.d. 16 september jl.) aan uw Kamer is toegelicht. Per NABO wordt de afweging gemaakt welke maatregel het meest passend is. Naast beveiligen kan dit bijvoorbeeld ook het opheffen van een overweg, ondertunneling of de overbrugging van de spoorweg zijn. Het is mijn inzet dat het wetsvoorstel ter invoering van de aanwijzingsbevoegdheid zo snel mogelijk na de advisering door de Raad van State aan uw Kamer wordt aangeboden. Het is mijn verwachting dat dit in het voorjaar zal zijn.

Rotterdamse haven

De leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat ProRail twaalf keer een dwangsom of boete ontvangen heeft vanwege gevaarlijke situaties. Kan worden gereflecteerd op deze situatie? Kan de toezegging worden gedaan de Kamer een voortgangsrapportage te sturen omtrent de situatie op het spoor in de Rotterdamse haven?

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris of hij met ProRail in gesprek is over milieuovertredingen, aangezien ProRail regelmatig milieuwetten in de Rotterdamse haven overtreedt. Tevens vragen deze leden of het mogelijk is dat er uniforme regelgeving tot stand wordt gebracht, zodat niet in iedere veiligheidsregio andere regelgeving geldt.

ProRail heeft in de eerste drie kwartalen van 2021 twaalf brieven met daarin lasten onder dwangsommen ontvangen van de DCMR in relatie tot het havengebied. Deze lasten betreffen bijvoorbeeld het open laten staan van hekken en een geparkeerde auto op een calamiteitenweg. Hoewel niet acceptabel, hebben deze overtredingen niet direct tot gevaarlijke situaties op het emplacement geleid volgens ProRail. Het oplossen van de overtredingen is onderdeel van de scope van het verbeterprogramma 'Infra op Orde' onder de beheer concessie. Uw Kamer is recent geïnformeerd over dit programma⁴⁸. Via de halfjaarverantwoording over de beheerconcessie wordt uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het programma. Daarin zal ik ook de stand van zaken m.b.t. de overtredingen meenemen.

Over de situatie in de Rotterdamse haven vindt regelmatig overleg plaats o.a. in de Kopgroep Rotterdam onder voorzitterschap van de Wethouder van Milieu en Omgeving van Rotterdam. Hieraan nemen deel ProRail, de veiligheidsregio, de omgevingsdienst, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Wat betreft de uniforme regelgeving zijn er in 2018 bestuurlijk afspraken gemaakt over categorisering van emplacementen waar met gevaarlijke stoffen wordt gerangeerd en uniforme repressieve maatregelenpakketten behorend bij deze categorieën⁴⁹. Het ministerie verwerkt deze afspraken momenteel in wet- en regelgeving. De inzet is om deze wet- en

⁴⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 957

⁴⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 954

⁴⁹ Kamerstukken 30 373, nr. 68 en Kamerstuk 29 893, nr. 242

regelgeving per 1 januari 2024 in werking te laten treden. Veiligheidsregio's blijven op basis van de wet veiligheidsregio een eigen bevoegdheid houden om een bedrijfsbrandweer aan te wijzen op emplacementen.

Basisnet en buisleidingen

De leden van de D66-fractie stellen de volgende vragen. Hoe worden aanpassingen aan woningen, wielen van treinen en trillingen in bodems meegenomen in de uitwerking van het Robuust Basisnet Spoor? Kunnen de "Quick Wins" zo snel mogelijk overal toegepast worden? Betekent deze actualisatie dat meer treinen en goederenwagons mogen rijden op de aangewezen banen dan nu? Welk effect heeft dit op omwonenden? Kan de onderliggende vervoersprognose worden gedeeld met de Kamer? Deze leden vragen zich af waarom risicoplafonds niet worden meegenomen in de capaciteitsverdeling. Kan worden toegelicht op welke manier het aanpakken van overlast voor omwonenden past binnen deze zes lijnen?

Elk jaar wordt in de monitoringsrapportage aangegeven hoe het vervoer van gevaarlijke stoffen zich heeft ontwikkeld in vergelijking tot de risicoplafonds die in de wet zijn vastgelegd. De mogelijkheden om vooraf de volumes bij te sturen zodat de risicoplafonds niet worden overschreden zijn beperkt omdat vervoerders op grond van internationale verdragen de vrijheid hebben gevaarlijke stoffen te vervoeren. Nederland dient dit zelfs te faciliteren door zorg te dragen voor voldoende spoorcapaciteit. De verdeling over de verschillende transportroutes wordt hoofdzakelijk bepaald door de beschikbare capaciteit op het spoor, de aansluiting op internationale treinpaden en de herkomst en bestemming van de treinen. Het volume wordt bepaald door de vervoersbehoefte. Risicoplafonds zijn niet sturend op de volumes en aantallen treinen op de verschillende routes. Hogere risicoplafonds leiden dus ook niet tot grotere aantallen treinen en hebben daarmee ook geen effect op de omwonenden.

Momenteel worden berekeningen uitgevoerd naar de hoogte van de risicoplafonds op basis van een vervoersprognose voor 2028. De uitkomsten van die berekeningen zullen met uw Kamer worden gedeeld.

Het basisnet en het programma Robuust Basisnet Spoor is bedoeld om de veiligheid op en rond het spoor te garanderen en daarbij de balans te vinden tussen de woningbouwopgave (nabij het spoor) en de vervoersambities. Vanuit de wetenschap dat sturing op de aantallen treinen (en sturing op de risicoplafonds) door middel van capaciteitssturing op grond van internationale verdragen en Europese regelgeving niet op dagelijkse of jaarlijkse basis mogelijk is, wordt in dat programma gewerkt aan langere termijn verkenningen die het mogelijk maken tijdig toekomstige knelpunten te signaleren en daarop te anticiperen.

Met betrekking tot de vragen over trillingen verwijs ik naar het antwoord op de vraag van de D66-leden over de innovatieagenda trillingen.

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de Noord-Zuid gerichte route door West-Brabant geen alternatief is voor de West-Oost gerichte Brabanthoute. Tevens wordt niet overwogen om middels een routeringsbesluit de capaciteitsverdeling te sturen, aangezien dit zou kunnen leiden tot verplaatsing van de (veiligheids-)problematiek. Klopt dit? Kan daaruit de conclusie worden getrokken dat het geen beleid is om (meer) vervoersaanbod uit het zuiden, vanuit Antwerpen en Vlissingen, via de West-Brabanthoute naar de West-Oost Betuweroute om te leiden?

De route die vervoerders nemen is afhankelijk van de herkomst en bestemming van de trein. Zij zullen bij ProRail over het algemeen de snelste route aanvragen. ProRail verdeelt vervolgens op basis van het besluit capaciteitsverdeling de treinpaden. Op grond van internationale en Europese regelgeving moet Nederland dit vervoer faciliteren. Het ministerie heeft aan ProRail geen specifieke routeringen opgelegd voor treinen uit Antwerpen en Vlissingen. De wet Basisnet bevat voor het terugdringen van overschrijdingen als ultieme mogelijkheid het nemen van een routeringsbesluit. Een routeringsbesluit heeft echter een aantal negatieve effecten. Allereerst zal het vervoer van gevaarlijke stoffen van A naar B mogelijk moeten blijven en daarom via andere routes (of andere modaliteiten zoals van spoor naar weg) gaan (het waterbedeffect). Het routeringsbesluit kan daarmee voor knelpunten en mogelijke overschrijdingen op andere routes zorgen. Vervoerders kunnen te maken krijgen met omrijkosten en productiviteitsverliezen. Tot slot is een routeringsbesluit een juridisch instrument met de nodige administratieve lasten (voor vervoerders, ProRail en ILT) en (risico op) juridische procedures.

De leden van de D66-fractie lezen dat op 19 mei 2021 de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) naar buisleidingen voor Chemelot zijn aangeboden aan het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK). Wat zijn de volgende stappen die worden gezet in dit traject?

Op 19 mei jl. hebben de minister en de staatsecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat mede namens het ministerie van EZK de haalbaarheidsstudie en tracé aandachtspunten analyse Buisleidingenbundel Rotterdam – Chemelot – Noordrijn Westfalen aangeboden aan de Kamer⁵⁰. In deze studie is ook een eerste prognose naar de mogelijke maatschappelijk effecten opgenomen met een veelal kwalitatieve insteek. De studie laat zien dat een bundel buizen (voor waterstof, CO₂, LPG en Propeen) haalbaar is, mits deze wordt doorgetrokken naar Duitsland.

Gegeven deze uitkomst wordt in samenwerking met EZK en het Havenbedrijf Rotterdam ingezet op een verdere verkenning in wat het project Delta Corridor is gaan heten. In de scope van dit project is ook een gelijkstroomkabel en leidingen voor ammoniak en cruciale stoffen opgenomen. Dit project is, op grond van besluitvorming in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, opgenomen in het MIEK projectenboek. Dit projectenboek is op 26 november 2021 aan de Kamer aangeboden⁵¹.

Het project is een publiek private samenwerking. Het Havenbedrijf Rotterdam is trekker van het initiatief. De rol van de overheid heeft met name betrekking op het behartigen van het nationaal belang, op de ruimtelijke inpassing vergunningen, eventuele financiering van een onrendabele top, de internationale politieke kant en de beleidsvragen die spelen. Momenteel wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor de projectorganisatie. Daarnaast wordt ingezet op gedetailleerde en volledige business cases per aan te leggen leiding die vervolgens kunnen worden afgezet tegen een volwaardige en zoveel mogelijke kwantitatieve Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) die volgens de bestaande richtlijnen en leidraden is opgesteld. Hiermee wordt de maatschappelijke aanvaardbaarheid van een eventuele cofinanciering helder weergegeven. Ook de effecten op economische groei worden in de baten studie meegenomen. Naar verwachting kunnen de uitkomsten van de MKBA rond

⁵⁰ Kamerstuk 33 473, nr. 10

⁵¹ Kamerstuk 29 826, nr. 132

medio 2022 gereedkomen.

Toegankelijkheid

De leden van de fracties van D66, CDA, SP, PvdA, GroenLinks en ChristenUnie vragen naar onderdelen van het voorgenomen bestuursakkoord toegankelijkheid van het OV. Met name toiletten in treinen en reisassistentie bij decentrale vervoerders hebben de aandacht van de diverse fracties. De leden van de D66-fractie vragen in dit verband bovendien om duidelijke reisinformatie. Verder vraagt de D66-fractie of in een volgende rapportage ook aandacht besteed kan worden aan reizigers met ‘onzichtbare beperking’ en de toegankelijkheid van metro-, tram-, bus- en veerverbindingen kan worden meegenomen.

Eerder heeft mijn voorganger een brief gestuurd over het voorgenomen bestuursakkoord naar aanleiding van een tienpuntenplan van de ChristenUnie⁵². Ik geef hierover de volgende stand van zaken.

Momenteel worden gesprekken gevoerd met: decentrale OV-autoriteiten, NS, streekvervoer, stadsvervoer, ProRail en belangenbehartigers voor mensen met een beperking. De inzet van de partijen is om een stevig pakket maatregelen af te spreken, van waaruit volop kan worden gewerkt naar een toegankelijk OV in 2040, zoals aangekondigd in de contourennota Toekomstbeeld OV 2040.

Er wordt over de volle breedte van het OV gesproken en over een grote diversiteit aan maatregelen, waaronder de door de verschillende leden genoemde aandachtspunten zoals toiletten in treinen en reisassistentie. Een deel van deze maatregelen kan na het sluiten van het bestuursakkoord in het Besluit Toegankelijkheid van het OV worden opgenomen als extra basiseis, in aanvulling op de bestaande basiseisen die al zijn neergelegd in het genoemde besluit en Europese verordeningen⁵³. De fasering van een aantal van de maatregelen zal naar verwachting decentraal verder moeten worden uitgewerkt. De afspraken uit het bestuursakkoord zullen worden gemonitord. Bij de monitoring zal worden gekeken naar alle soorten OV. Ook wordt bezien welke rol het Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor in de monitoring kan vervullen.

Het bestuursakkoord moet recht doen aan zowel de wens om vooruitgang te boeken als de verantwoordelijkheden van de deelnemende partijen. Zelf draag ik verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de concessie op het hoofdrailnet door NS en de activiteiten van ProRail om stations aan te passen aan toegankelijkheidseisen. Decentrale OV-autoriteiten maken afspraken in decentrale concessies. Ik bemerk bij de partijen een zeer welwillende houding. De gesprekken verlopen niet stroef en zijn niet vastgelopen zoals de fracties van SP en ChristenUnie suggereren. Dat betekent echter niet dat de gesprekken al helemaal zijn afgerond; er zijn uiteenlopende belangen mee gemoeid en bij versnelling van een aantal maatregelen kunnen de kosten hoog oplopen, terwijl de middelen op dit moment schaars zijn. Bovendien moet iedere maatregel ook worden gezien in de context van het geheel. De leden van de fracties van GroenLinks en ChristenUnie vinden dat het bestuursakkoord sneller moet

⁵² Kamerstuk 23 645, nr. 743

⁵³ Zie RICHTLIJN 2001/85/EG: [130005001nl 1..6 \(europa.eu\)](#) en TSI PRM: VERORDENING (EU) Nr. 1300/2014: [VERORDENING \(EU\) Nr. 1300/2014 VAN DE COMMISSIE - van 18 november 2014 - betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit - \(saferrail.nl\)](#)

worden afgesloten. Ik vind het echter wenselijk dat de maatregelen tot stand komen via een zorgvuldig proces; dat vergroot het draagvlak en de wil om de maatregelen voortvarend uit te voeren. Om al deze redenen loop ik niet vooruit op de uitkomst op specifieke onderdelen van het bestuursakkoord. Ik heb er echter alle vertrouwen in dat het bestuursakkoord zal leiden tot een verdere verbetering van de toegankelijkheid van het OV. Mijn voorganger heeft reeds besloten dat het bestuursakkoord zal worden gesloten onder het nieuwe kabinet.

De leden van de D66-fractie vragen voorts op hoeveel stations er nog geen in- en uitstaphulp is op de regionale lijnen.

Hiervoor verwijs ik u naar het Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor 2021 dat uw Kamer op 28 juni 2021 is toegezonden⁵⁴.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het maximale capaciteitsvervoer gecombineerd wordt met onder andere de nieuwe (dubbeldeks) treinen en toegankelijkheid⁵⁵.

Er is een nieuwe generatie dubbeldekkers (type DDNG) op komst. De Europese aanbesteding voor deze dubbeldekkers is in 2020 gestart. Dit wordt een trein die naast dubbeldeksrijtuigen ook uit enkeledeks rijtuigen bestaat waar een zelfstandige toegang voor rolstoelgebruikers en bijvoorbeeld mensen met kinderwagens mogelijk is. Verwacht wordt dat de eerste DDNG tussen 2027 en 2029 instroomt. Over het ontwerp van deze nieuwe generatie dubbeldekkers is uitgebreid gesproken met de belangenorganisaties voor mensen met een beperking, zoals Ieder(in) en de Roos Prommenschenkel Foundation.

De leden van de SP-fractie vragen zich af welke gevolgen de voorgenomen sluiting van servicebalies heeft op de tijden van de service en voor mensen met een beperking. Zij vragen zich af of er wel wordt voldaan aan de voorwaarden die zijn overeengekomen in de concessie.

Zoals ik heb aangegeven in antwoord op vragen van lid Alkaya (SP)⁵⁶ betreft de afweging met betrekking tot (de sluiting van) servicebalies een operationele verantwoordelijkheid van NS. NS laat mij weten hierover nog geen definitief besluit te hebben genomen, onder andere de ondernemingsraad moet nog over de plannen adviseren.

NS geeft aan dat de reisassistentie voor reizigers die minder mobiel zijn op een andere manier wordt geborgd. Als gevolg van het verdwijnen van servicebalies zal vaker gebruik gemaakt worden van een derde partij die deze service biedt, zodat reizigers die minder mobiel zijn probleemloos met de trein kunnen blijven reizen.

Daarnaast kan elke reiziger op stations zonder servicebalie of buiten de openingstijden van de balies bij vragen 24 uur per dag en 7 dagen per week gebruik blijven maken van servicezuilen, telefonische hulp bij kaartverkoopautomaten en de NS Klantenservice.

Ik houd de vinger aan de pols. Als blijkt dat de sluiting van balies onverhoopt leidt tot een verminderde toegankelijkheid, sociale veiligheid of waardering van reizigers dan zal ik NS hier binnen de kaders van de vervoerconcessie op aanspreken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het tussendoel dat in 2022 90% van alle

⁵⁴ Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 931

⁵⁵ Kamerstuk 34 775 XII, nr. 31

⁵⁶ Aangangsel Handelingen II 2021/22, nr. 560

reizigers van of naar een toegankelijk station reist, wordt gehaald.

ProRail geeft aan dat op basis van de laatste bekende planningen en cijfers in 2022 een percentage van 89,72% wordt gehaald. Het percentage komt in de loop van 2023 boven de 90% uit.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of er geen enkele afspraak te maken is zonder tegemoetkoming van het Rijk.

Ik ga er zeker van uit dat het mogelijk is om afspraken te maken zonder (extra) financiële tegemoetkoming van het Rijk. Uiteraard zal dat wel invloed hebben op de fasering van de invoering van een aantal dure maatregelen.

Beschikbaarheidsvergoeding

De leden van de D66-fractie vragen wanneer de knoop wordt doorgesneden of de BVOV ook voor de laatste maanden van 2022 gaat gelden? Is het mogelijk om de knoop hier al in januari 2022 over door te hakken? Kan hij toezeggen dat hij hier tijdig duidelijkheid over schept aan de vervoerders, zodat zij weten waar zij aan toe zijn?

De leden van de CDA-fractie denken dat het verstandig is om tijdig te beginnen met gesprekken tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de ov-sector over de ov-beschikbaarheidsvergoeding na september 2022.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de staatssecretaris aankijkt tegen een verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding na september 2022 en wijzen erop dat financiële onzekerheid leidt tot uitstel van noodzakelijke investeringen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen op welke manier de staatssecretaris rekening houdt met de financiële impact van COVID-19?

Als vangnet besluit het kabinet uiterlijk het eerste kwartaal van 2022 op basis van de stand van de pandemie, de voortgang van het reizigersherstel en de juridische mogelijkheden over de periode vanaf 1 september 2022. Ook in 2022 blijft daarbij voor het huidige kabinet een belangrijk uitgangspunt dat grofmazige afschaling ongewenst is en dit als belangrijke voorwaarde blijft gelden voor de beschikbaarheidsvergoeding. De gesprekken over de periode na 1 september 2022 worden reeds gevoerd in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB).

Zoals ik heb aangegeven in de brief van 16 december⁵⁷ over de ontwikkelingen in het OV, vind ik het gezien de onzekerheid over Corona van belang om scenario's en alternatieven uit te werken, zodat we in het eerste kwartaal van 2022 niet alleen tot besluitvorming komen over de laatste vier maanden van 2022, maar ook richting geven aan het gesprek over de periode na 2022. Het is immers van groot belang dat een toekomstbestendig OV blijvend kan bijdragen aan de bereikbaarheid van Nederland en grote opgaven zoals de klimaattransitie en woningbouwopgaven.

Samen met de leden van het NOVB werken we uit hoe we samen een toekomstbestendig,

⁵⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 762

beschikbaar en veilig openbaar vervoer kunnen borgen.

De leden van de D66-fractie vragen zich tevens af hoe het staat met de transitieplannen van de vervoerders. Krijgt de Kamer inzicht in deze plannen en wanneer kunnen deze plannen worden gedeeld met de Kamer?

Het vervoersplan 2022 van de NS is reeds met uw Kamer gedeeld⁵⁸. De vervoersplannen 2022 van de regionale concessies zijn door het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) beschikbaar gesteld.⁵⁹ Uw Kamer is daarnaast op 16 december jl. geïnformeerd over de transitie monitor die het ministerie laat uitvoeren tot en met 2022⁶⁰.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de staatssecretaris gaat zorgen voor een kwalitatief goede hoofdrailconcessie met haalbare doelen en ambities die de NS ook financieel kan dragen. Daarnaast vragen deze leden welke plannen de ov-sector heeft om wendbaar te zijn en zich in te richten voor de middellange termijn in onder andere 2022 en 2023. En welke plannen heeft de staatssecretaris als concessieverlener voor deze staatsdeelneming?

De kern van de prestaties die de NS in het belang van de reiziger moet leveren zijn vastgelegd in de hoofdrailnetconcessie en de daarbij horende prestatie indicatoren (KPI's), in het bijzonder de daarin opgenomen bodemwaarden. Als concessieverlener houd ik daarom de vervoerder aan deze afspraken, maar sta ik uiteraard wel open om in overleg te treden over tijdelijke aanpassingen in de dienstregeling indien bijvoorbeeld de ontwikkelingen in reizigersaantallen daartoe aanleiding geven, zoals ook recent aan uw Kamer is gemeld waar het de treinen in de avonduren betreft⁶¹. De NS ontvangt net als andere vervoerders in 2021 en in 2022 via de BVOV een vergoeding voor het realiseren van het vervoersaanbod vanwege de lagere reizigersinkomsten. Voor wat betreft de financiële continuïteit van NS als staatsdeelneming is de minister van Financiën, als aandeelhouder eerstverantwoordelijk

Voor regionale concessies geldt dat door de gevolgen van de COVID-pandemie het noodzakelijk kan zijn om aanpassingen te doen aan de lopende regionale concessies. Deze afweging wordt in dat geval gemaakt door de concessieverlener in overleg met de vervoerder. De OV-autoriteiten werken aan het herijken en wendbaar maken van de bestaande concessies. Het is daarbij echter niet realistisch om te veronderstellen dat concessies zo wendbaar gemaakt kunnen worden dat ze de reizigersdalingen bij een volgende crisis met de omvang van de COVID-pandemie volledig zouden kunnen opvangen. Regionale OV-autoriteiten buigen zich momenteel over welke mate van risicobuffers en flexibiliteit redelijkerwijs gevraagd kan worden, zonder dat dit te veel ten koste zou gaan van het OV-aanbod.

Het streven is om de (financiële) effecten van COVID-19 richting 2023 te verwerken en wendbaarheidsmaatregelen te nemen in de lopende regionale concessies. Hiermee worden concessies weer in evenwicht gebracht en weer financieel gezond gemaakt.

De concessie voor het HRN is aangepast om de beschikbaarheidsvergoeding tot september 2022 te kunnen verlenen aan NS. De beschikbaarheidsvergoeding helpt de hele ov-sector

⁵⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 957

⁵⁹ Zie: Website DOVA (www.dova.nu/document/vervoerplannen-2022)

⁶⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 762

⁶¹ Kamerstuk 23 645, nr. 762

waaronder NS de periode te overbruggen naar een situatie waarin kosten en opbrengsten weer in balans komen. NS heeft daartoe onder meer een besparingsprogramma opgezet waarin rekening wordt gehouden met structurele gedragseffecten op het aantal reizigers en op termijn met een weer aantrekkende groei van het aantal reizigers.

Verder vraagt het openbaar vervoer om tijdige richting te geven over de te nemen stappen van onzekerheid en teruglopende reizigersaantallen naar een toekomst waarin alles wijst op een grote groei van het aantal reizigers en de aanpassingen die ook dat weer van de OV-sector vraagt. Het is immers van groot belang dat een toekomstbestendig OV blijvend kan bijdragen aan de bereikbaarheid van Nederland en grote opgaven zoals de klimaattransitie en woningbouwopgaven.

Ik ga daarom de komende tijd in NOVB-verband uitwerken hoe blijvend gewerkt kan worden aan een toekomstbestendig, beschikbaar en veilig openbaar vervoer.

De leden van de SP-fractie vinden het merkwaardig dat het kabinet bij de meest recente najaarsnota aangaf dat er geld over is gehouden van de beschikbaarheidsvergoeding terwijl tegelijkertijd de grootste vervoerder van het land aangeeft dik in de financiële problemen te verkeren. Kan de staatssecretaris hierop reageren? Deelt hij inmiddels de mening van deze leden dat een beschikbaarheidsvergoeding van 93% vervoerders onvoldoende zekerheid biedt? En is hij bereid om snel met vervoerders om tafel te gaan om te bespreken of de beschikbaarheidsvergoeding überhaupt wordt voortgezet na september 2022? Ziet de staatssecretaris in dat vervoerders behoefte hebben aan continuïteit en ziet hij in dat vervoerders uit voorzorg gaan snijden in hun medewerkersbezettingen en minder rendabele dienstverleningen schrappen?

Voor de regeling 2021 is oorspronkelijk € 1.480 miljoen geraamd. Dit bedrag was gebaseerd op prognoses over de reizigersaantallen. Gedurende het jaar is gebleken dat de ontwikkeling van de reizigersaantallen iets beter was dan geraamd. Vervoerders hebben op basis van voorlopige realisatiecijfers in totaal 1.338 miljoen euro aan vergoeding toegekend gekregen. Mocht bij de eindafrekening op basis van daadwerkelijke realisaties blijken dat er toch onverhoopt een hoger bedrag nodig is, dan wordt dit bedrag gedekt via het generaal beeld (en vice versa).

De beschikbaarheidsvergoeding vergoedt 93%-95% van de kosten van vervoerders, dus ook van de kosten van het personeel. De vervoerders hebben het afgelopen jaar geen (grote) ontslagen hoeven doorvoeren. Voor de continuïteit van de OV-sector is het wenselijk dat vervoerders verliezen zo veel mogelijk kunnen beperken. Daarom is de werking van de regeling voor 2021 aangepast ten opzichte van regeling 2020. Vervoerders kunnen in 2021 (en 2022) de 5–7% kosten die niet door de regeling worden vergoed, in overleg met de concessieverleners invullen. Dit kan door efficiencybesparingen bij de vervoerders, het optimaliseren van het aanbod of een extra bijdrage van de concessieverlener. De huidige regeling voorziet dus in de mogelijkheid om op deze wijze “break even” te draaien.

Het kabinet heeft op 25 juni jl.⁶² besloten om de beschikbaarheidsvergoeding OV ongewijzigd te verlengen tot 1 september 2022. Dit is gelijk aan de looptijd van de tijdelijke aangepaste (nood)concessies op grond waarvan de overheid aan OV-bedrijven vanwege COVID-19 een vergoeding kan verschaffen. Het streven is om vanaf 1 september 2022 terug

⁶² Kamerstuk 23 645, nr. 755

te keren naar de gebruikelijke verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, concessieverleners en vervoerders ten aanzien van de opbrengsten en kosten. Als vangnet besluit het kabinet uiterlijk het eerste kwartaal van 2022 op basis van de stand van de pandemie, de voortgang van het reizigersherstel en de juridische mogelijkheden over de periode van 1 september 2022 tot en met 31 december 2022. Uitgangspunt van het huidige kabinet blijft dat grofmazige afschaling ongewenst is.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de staatssecretaris de financiële situatie en vooruitzichten van vervoerders met de noodzaak van investeringen verenigt? Is hij het ermee eens dat verdere verslechtering van de financiële situatie van treinvervoer zeer onwenselijk is?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen op welke manier de staatssecretaris rekening houdt met de vraaguitval op ov-partijen op langere termijn? Gaat de staatssecretaris op korte termijn al in gesprek met de ov-sector?

In het NOVB van 1 december jl. heb ik met vertegenwoordigers van de decentrale overheden en de vervoerbedrijven gesproken over de periode na 1 september 2022. Ik vind het van belang scenario's en alternatieven uit te werken, zodat we in het eerste kwartaal van 2022 niet alleen tot besluitvorming komen over een vangnet voor de laatste vier maanden van 2022, maar richting te kunnen geven over het gesprek over de periode na 2022. Het is immers van groot belang dat een toekomstbestendig OV blijvend kan bijdragen aan de bereikbaarheid van Nederland en grote opgaven zoals de klimaattransitie en woningbouwopgaven.

OV-bedrijven werken daarom hard aan het herstellen van gezonde bedrijfsvoering om de kwaliteit van het OV voor de reiziger te borgen en de continuïteit en kwaliteitsontwikkeling van het OV op lange termijn te garanderen. Als randvoorwaarde voor de optimalisatie van het aanbod heb ik in het NOVB afgesproken dat de basisprincipes van bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van het OV als duurzame mobiliteitsvorm niet in het geding mogen komen. Als algemeen uitgangspunt geldt o.a. dat de investeringen die nodig zijn om het OV op langere termijn aantrekkelijk te houden op peil dienen te blijven.

Het lid van de BBB-fractie vraagt over de ov-beschikbaarheidsvergoeding aan NS, die toegezegd is tot september 2022, wat de voorwaarden zijn waaronder deze vergoeding wordt uitbetaald. Is dit gekoppeld aan het aantal reizigers dat NS daadwerkelijk vervoert? Hoe is de hoogte van dit bedrag tot stand gekomen?

De voorwaarde voor de beschikbaarheidsvergoeding is dat het ov beschikbaar blijft voor de reizigers. Het openbaar vervoer is als vitale sector bestempeld, omdat bussen, treinen, trams en metro's van essentieel belang zijn voor de mobiliteit van heel veel Nederlanders. De bijdrage vanuit het Rijk is net als in 2020 en 2021 afhankelijk van de gerealiseerde reizigersopbrengsten. Onder bepaalde voorwaarden mag het aanbod wel worden aangepast aan de sterk teruggelopen reizigers aantallen:

1. Geen grofmazige afschaling: wijken en dorpen moeten bereikbaar blijven met het OV.
2. Veiligheid van de reizigers en personeel mag niet in het geding komen.
3. Geen onomkeerbare stappen (bijvoorbeeld de verkoop van bussen of treinen).
4. Reizigers moeten op tijd geïnformeerd worden over wijzigingen in de dienstregeling.

5. Deze voorwaarden zijn middels een regeling specifieke uitkering vastgelegd voor het regionaal vervoer.⁶³ Deze voorwaarden zijn ook van toepassing op NS.

Halfjaarverantwoording NS

Financiële situatie

De leden van de SP-fractie zouden graag een overzicht ontvangen met de financiële situatie bij alle personenspoorvervoerbedrijven die als concessiehouder zijn verbonden aan de rijksoverheid en de decentrale overheden. Is de staatssecretaris bereid om dit overzicht te verschaffen? Kan de staatssecretaris inventariseren of deze vervoersbedrijven momenteel plannen hebben om te snijden in hun dienstregeling? Tevens vernemen deze leden graag of de staatssecretaris bereid is om bij de nieuwe hoofdrailnetconcessie rekening te houden met de financiële problemen van de NS die als gevolg van corona zijn ontstaan.

De BVOV wordt per concessie aangevraagd en deze gegevens zijn bedrijfsvertrouwelijk van aard. De afrekening over de door vervoerders verantwoorde en door de accountant gecontroleerde BVOV 2020 vindt plaats in 2022 en zoals toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat zal ik uw Kamer hierover informeren. Middels de Kamerbrief van 16 december jl.⁶⁴ heb ik uw Kamer geïnformeerd over het verwachte ov-aanbod voor 2022. De meegezonden transitie monitor laat zien dat op basis van de vervoersplannen van 2022 het geplande OV-aanbod voor 2022 minimaal vergelijkbaar is met 2021 voor het grootste deel van de concessies. Voor spoorconcessies gaat het om een gemiddelde afschaling van 5% t.o.v. 2019.

In genoemde Kamerbrief ga ik specifiek in op de tijdelijke en beperkte afschaling van de dienstregeling door NS. Wat betreft de nieuwe hoofdrailnetconcessie en de financiële situatie van NS als gevolg van COVID-19 is in het beleidsvoornemen (Kamerstuk 29 984, nr. 930) toegelicht dat de concessie een evenwicht moet bevatten tussen de geleverde (vervoer)diensten en de kosten die hiervoor gemaakt worden. Daarbij wil ik NS in staat stellen om onder de nieuwe concessie, net als nu, een redelijk rendement te realiseren.

Het structurele effect van COVID-19 op de vervoersvraag en daarmee van het verdienvermogen (omzet) van de concessie na 2024 is nog onzeker. Veel hangt af hoe COVID-19 zich ontwikkelt, de daarmee samenhangende beperkende maatregelen en de structurele effecten op het reisgedrag. Daarover zal in aanloop naar de voorgenomen gunning de balans worden opgemaakt.

Ticketprijzen

De leden van de SP-fractie zijn benieuwd of de staatssecretaris signalen heeft ontvangen van personenspoorvervoerders die hun ticketprijzen met meer dan de inflatie opschroeven. Kan hij daarop reageren? Tot slot vragen deze leden de staatssecretaris of hij in het vizier heeft in hoeverre andere spoorvervoerders tariefverhogingen op minder gangbare abonnementen doorvoeren.

⁶³ Stcrt. 2021, nr. 25 629

⁶⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 762

NS heeft haar tarieven voor 2022 met de inflatie verhoogd. De tariefbevoegdheid voor het regionale OV ligt bij de decentrale overheden. Regionale spoorvervoerders kunnen alleen prijswijzigingen doorvoeren met instemming van hun opdrachtgever. Ik heb geen signalen ontvangen dat de prijzen bij de regionale spoorvervoerders met meer dan de inflatie verhoogd worden. Dit lijkt mij ook niet voor de hand liggend omdat bij de beschikbaarheidsvergoeding OV is geregeld dat alle gerealiseerde inkomsten in mindering worden gebracht op de te ontvangen vergoeding.

NS heeft aangekondigd de ‘bij-abonnementen’ voor gezinnen te stoppen en deze abonnementhouders onder te brengen bij het twee keer duurdere NS Flex-abonnement. Deelt de staatssecretaris de mening van de SP-fractie dat hiermee juist de incidentele reizigers het openbaar vervoer worden uitgejaagd en kan hij in overleg treden met de NS om te zorgen dat deze groep reizigers een in prijs vergelijkbaar abonnement krijgt?

Tariefbeleid is, binnen de spelregels van de concessie, een verantwoordelijkheid van NS. Op grond van de concessie voor het hoofdrailnet heeft NS de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een abonnementenaanbod dat aansluit bij de wensen van verschillende reizigersgroepen. In 2019 heeft NS aangekondigd te stoppen met de huidige vorm van bij-abonnementen waarmee vaste klanten een extra abonnement met korting voor hun partner of inwonende kinderen konden aanschaffen. NS heeft aangegeven deze groep abonnementhouders in 2022 een overgangsregeling aan te zullen bieden met vergelijkbare korting. NS heeft mij voorafgaand aan haar besluit geïnformeerd over haar voornemen. Ik zie geen noodzaak opnieuw met NS hierover in gesprek te gaan omdat, NS handelt binnen de afspraken die in de concessie voor het hoofdrailnet zijn vastgelegd.

Internationaal spoor & TEN-T

De leden van de VVD-fractie vragen welke mogelijkheden de staatssecretaris ziet voor verbeteringen van grensoverschrijdende spoorverbindingen tussen Nederland en Duitsland.

In de ontwikkelagenda TBOV zijn verschillende mogelijkheden in kaart gebracht om de verbindingen met Duitsland te versterken. Voor de korte termijn werken we al aan de versnelling van de IC Berlijn op de bestaande route, de (her-)introductie van nachttreinen, een directe IC-verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf per dienstregeling 2026 en de realisatie van de Wunderline en de verbinding Emmen-Rheine via Coevorden en Bad Bentheim. Zoals aangegeven in mijn recente brief over internationaal spoor⁶⁵ ben ik in navolging van deze ontwikkelagenda gestart met voorbereidingen voor een corridorstudie Utrecht-Arnhem-Duitsland en zal binnenkort gestart worden met het onderzoek naar de mogelijkheden op deze corridor om het internationaal vervoer naar Duitsland over Zwolle te versnellen op langere termijn.

⁶⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 950

De VVD-fractie hechten veel belang aan duidelijkheid en het aansluiten van het Noordtak-onderzoek op de gangbare systematiek uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna: MIRT-systematiek). Deelt de staatssecretaris dit streven?

Ik ben voornemens om conform de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV 2040 te kijken naar lange termijn oplossingen voor de afwikkeling van goederentreinen naar Noordoost Europa. Recent is daarom gestart met nader onderzoek om goed inzicht te krijgen in de problematiek, de nut/noodzaak en de belangen van diverse stakeholders, waarin ook de noordtak van de Betuweroute als één van de mogelijke varianten wordt bekeken. De uitkomst van deze fase wordt in het voorjaar van 2022 verwacht en zal richting geven aan een mogelijke te nemen vervolgstap. Afhankelijk daarvan kan worden bepaald of het passend is in deze fase aan te sluiten op de MIRT-systematiek. Het is aan een volgend kabinet om te besluiten over mogelijke vervolgstappen.

De leden van de D66-fractie zijn zeer positief over de inzet van de staatssecretaris rondom het internationale personenvervoer per spoor. Deze leden hopen dat aankomende zomer veelvuldig met de trein gereisd kan en mag worden om plaatsen te ontdekken en mensen te ontmoeten. De informatiecampagne om de voordelen van reizen met de trein voor het voetlicht te brengen, ook in vergelijking met andere modaliteiten, steunen deze leden van harte. Deze leden lezen dat vanwege de ontwikkelingen in de afgelopen ruim anderhalf jaar rond COVID-19 het lastig gebleken is om met de reisbranche tot afspraken te komen om een eerlijke vergelijking mogelijk te maken voor reizigers. Is het mogelijk om toch ook verdere invulling te geven aan de motie van de (voormalig) leden Schonis en Kröger⁶⁶ en te komen tot een universele reisplannertool, zoals een app, waarbij je direct inzicht krijgt in je gehele reis door Europa. Die app zorgt dat het kiezen tussen vliegen en treinen makkelijker wordt doordat er een eerlijke vergelijking van het totaalplaatje van de reis wordt gemaakt.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de brief over de Ontwikkelingen Internationaal Personenvervoer per Spoor dat verder gewerkt wordt aan betere ticketing en informatie voor de treinreiziger. Kan de staatssecretaris in meer detail aangeven op welke wijze daar verder aan gewerkt wordt? In welke mate wordt hier nationaal en in welke mate wordt hier Europees werk van gemaakt? Kan de staatssecretaris toezeggen dat we zelf niet stil gaan zitten als we moeten wachten tot het Europees geregeld is?

Zowel leden van D66 als Partij voor de Dieren hebben gevraagd naar betere informatie en ticketing voor de reiziger, mede naar aanleiding van de motie van de leden Schonis en Kröger die oproept om samen met de reisbranche een eerlijke vergelijking tussen modaliteiten mogelijk te maken voor de reiziger ten aanzien van reistijd, prijs en CO₂-uitstoot. Zoals aangegeven in mijn recente Kamerbrief over internationaal reizigersvervoer per spoor is hier zo goed mogelijk invulling aan gegeven met onder andere een informatiecampagne via Milieu Centraal. De in dit kader ontwikkelde tool voor het bepalen van de CO₂-uitstoot van vakanties (klimaatwijsopvakantie.nl) wordt in de komende periode verder verbeterd en waar mogelijk wordt de samenwerking gezocht met de reisbranche opdat zij de tool zelf kunnen gebruiken op hun websites. Daarnaast lopen op het gebied van reisinformatie en ticketing

⁶⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 817

meerdere initiatieven die als doel hebben het reizen in Europa op een vriendelijke en digitale manier mogelijk te maken. Zo wordt in Limburg door de provincie Limburg, Arriva en het Aachener Verkehrsverbund (AVV) een vorm van digitaal grensoverschrijdende ticketing, reizen en betalen ontwikkeld.

Ik herken dat er problemen zijn bij het beschikbaar maken van deze data. Vanuit de Europese Commissie wordt dit jaar stevig ingezet om de obstakels die er zijn met het ontsluiten van de data benodigd voor het plannen van reizen en de bijbehorende tarieven, weg te nemen. Vanuit het International Passenger Rail Platform is de inzet om de treinvervoerders mogelijkheden te laten bieden voor het reizen met (MaaS) Mobiliteitsapps. De Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), waaronder NS, hebben op 30 september 2021 een ticketing roadmap gepubliceerd om stapsgewijs de beschikbaarheid van internationale tickets te verbeteren⁶⁷. Ook het recent gepubliceerde Actieplan van de Europese Commissie⁶⁸ besteedt aandacht aan gemakkelijker ticketing voor reizigers. De Europese Commissie zal eind 2022 komen met een voorstel voor een verordening om multimodale digitale mobiliteitsdiensten en de noodzakelijke data uitwisseling tussen marktpartijen te faciliteren. Ik ondersteun deze ontwikkelingen. Mede op basis van de marktverkenning naar internationale verbindingen wordt bekeken of er ook in Nederland nog stappen te zetten zijn om ticketing voor internationale reizigers te verbeteren.

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris te reflecteren op een mogelijke Europese spoorautoriteit. Ook vragen zij naar de harmonisering van verkeersregels voor het internationaal treinverkeer. Wordt hieraan gewerkt? Tevens is het nodig om de capaciteitsverdeling goed in kaart te brengen voor internationale treinen. Kan dit worden gedaan? Deze leden vragen of bijvoorbeeld bij het beleidsvoornemen van het hoofdrailnetwerk de bandbreedte opgesteld kan worden waarbinnen ruimte is voor internationaal vervoer. Waarom is dat wel of niet mogelijk en welke voordelen/nadelen brengt dit met zich mee? Deze leden hebben er eerder voor gepleit om internationale treinen makkelijk te laten inpassen in huidige dienstregelingen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door voorrangregels aan te passen. Deze leden hebben vernomen dat bijvoorbeeld België internationaal treinverkeer voorrang geeft. Deze leden snappen dat dit op het volle Nederlandse spoor een uitdaging zou zijn, maar welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris hier?

Nederland kent, net als de meeste andere landen, nationale capaciteitsverdelingsregels, aanvullend op het Europese kader. Deze regels stellen dat er dagelijks op verschillende corridors richting België en Duitsland capaciteit beschikbaar is voor internationaal personenvervoer. Op deze manier borgen we internationaal personenvervoer op ons netwerk. Momenteel worden de capaciteitsverdelingsregels herzien. We wegen hierbij zorgvuldig het maatschappelijk belang van alle type vervoer in en naar Nederland om tot een efficiënt en maatschappelijk optimaal gebruik van het spoor te komen. Het belang en de prioritering van internationale treinen wordt meegenomen in deze integrale afweging.

Op initiatief van Nederland werken sinds september 2020 27 Europese landen, de Europese Commissie en gezamenlijke spoorsectorpartijen in het kader van het International Rail Passengers Platform (IRP) samen aan het verbeteren en harmoniseren van internationaal personenvervoer. Dit gebeurt op meerdere terreinen, waaronder digitalisering,

⁶⁷ Zie <http://cer.be/publications/latest-publications/cer-ticketing-roadmap>

⁶⁸ Zie: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-12/com_2021_810_action-plan-to-boost-long-distance-and-cross-border-passenger-rail.pdf

interoperabiliteit, infrastructuur en de ontwikkeling van de capaciteitsverdeling ten behoeve van het Europese netwerk voor lange afstandsvervoer.

Ook werkt ProRail in toenemende mate nauw samen met andere Europese infrastructuurbeheerders om tot een betere Europese dienstregeling, bijvoorbeeld in het initiatief TimeTable Redesign van RailNetEurope. Met dit project wordt het capaciteitsverdelingsproces binnen Europa momenteel doorontwikkeld met het oog op betere benutting van schaarse capaciteit en goed aansluitende internationale paden. Nederland neemt deel aan de informele werkgroepen van de Europese Commissie waarin de gewenste impact op het EU-raamwerk voor capaciteitsverdeling wordt geanalyseerd om daarmee voorstellen te formuleren waar de spoorsector, zowel personenvervoer als goederenvervoer, baat bij heeft. Verwachting is dat de Europese Commissie, vanaf 2022 of 2023, voorstellen doet voor modernisering van het EU-raamwerk voor capaciteitsverdeling bij gelegenheid van de herziening van de verordening voor spoorgoederencorridors 913/2010/EC. Deze voorstellen zullen dan rekening moeten houden met bovenstaande initiatieven. Bij de beoordeling van die Europese voorstellen voor capaciteitsverdeling en een mogelijk daarmee verbonden Europese spoorautoriteit staat bij mij voorop de verwachte impact op de afhandeling van het internationale spoorvervoer en de benutting van de schaarse infrastructuurcapaciteit.

De leden van de D66-fractie zijn wat teleurgesteld niets te vernemen over de verbindingen naar het Noorden van Europa. Welke stappen zijn gezet om de motie van het lid Remco Dijkstra c.s. over steun voor een snelle verbinding naar Scandinavië en het verstevigen van de samenwerking tussen het ministerie, het Noorden en het Deltaplan uit te voeren (Kamerstuk 35 300 A, nr. 120)? Hoe wordt de TEN-T corridor meegenomen in de verdere ontwikkeling van internationale spoorverbindingen naar het Noorden? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat een verbeterde treinverbinding in Noord-Nederland zeer voordelig zou zijn voor de veerkracht van de grensoverschrijdende treinverbinding tussen de noordelijke regio's van Nederland en Duitsland en daarbij ook de woningbouwopgave een impuls kan geven?

Conform BO-MIRT afspraken van 2020 en de twee aangenomen moties rond hetzelfde onderwerp (moties van de leden Amhaouch en Terpstra⁶⁹) wordt momenteel door Rijk en regio gewerkt aan een Deltaplan voor het Noorden. De uitkomsten van het onderzoek naar de potentie van een integrale impuls naar investeringen in de infrastructuur en de woningbouw – zoals door de regio voorgestelde bouwstenen – worden begin 2022 verwacht. Afhankelijk van deze uitkomsten en de besluitvorming door een nieuw kabinet moet bezien worden of en via welke route de snelle verbinding naar Scandinavië ingebracht kan worden in het lopende proces van de TEN-T herziening, waarbij ook de positie van andere landen als Duitsland een belangrijke rol speelt. Ondertussen wordt conform planning gewerkt aan de uitvoering van de Wunderline en de totstandkoming van de verbinding Emmen-Coevorden-Bad Bentheim-Rheine.

De leden van de CDA-fractie willen dit schriftelijk overleg ook aangrijpen om het grote belang van grensoverschrijdende spoorverbindingen te onderstrepen. Uit het recent gepresenteerde Duitse regeerakkoord wordt duidelijk dat Duitsland de komende jaren in gaat zetten op een versterking van grensoverschrijdende spoorverbindingen. Het zou

⁶⁹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 27 en Kamerstuk 35 570 VII, nr. 52

goed zijn om daar van Nederlandse zijde bij aan te sluiten. Deze leden vragen welke mogelijkheden de staatssecretaris ziet voor verbeteringen van grensoverschrijdende spoorverbindingen tussen Nederland en Duitsland, nu in het Duitse regeerakkoord expliciet het voornemen is opgenomen om van Duitse kant flink te investeren in de grensoverschrijdende spoorverbindingen.

De afgelopen vier jaar hebben mijn ambtsvoorganger en ikzelf een warm hart toegedragen aan het internationaal treinvervoer en hebben we stappen gezet om te komen tot een groei van het aantal internationale reizigers per spoor, zoals ook te lezen in mijn recente brief. Daarbij hebben we aansluiting gezocht bij de plannen en projecten van buurlanden en zeker ook van de Europese Commissie in het kader van het 4^e Spoorwegpakket en de Green Deal. Ik heb kennisgenomen van de nieuwe ambities van het nieuwe Duitse regeerakkoord en ben mij bewust van de kansen die dit kan opleveren voor verbindingen vanuit Nederland richting Duitsland en verder Europa in. Dit moet om die reden een goede plaats krijgen in het vervolg van het Toekomstbeeld OV en lopende projecten om grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren. Tegelijkertijd zijn de financiële middelen beperkt en zal er daarom gekeken moeten worden welke stappen gezet kunnen worden. Een verdere invulling is aan een volgend kabinet.

Deze leden vragen de staatssecretaris naar de voortgang van het verdiepend onderzoek naar de mogelijkheden voor de verbinding Den Haag – Eindhoven – Aken. Wanneer kan de Kamer de resultaten van dit onderzoek verwachten? En wat is de voortgang op de intercity (IC) Eindhoven – Düsseldorf? Zijn we nog op schema om tijdig de IC te laten rijden? Eindhoven Centraal Station is een cruciale schakel, zowel binnen Nederland als richting Duitsland. Hoe zien de plannen met betrekking tot de upgrade van het spoorstelsel rond Eindhoven er precies uit?

Naar aanleiding van de motie van de leden Geurts en Minhas⁷⁰ is het verdiepend onderzoek naar de korte termijn kansen voor verbeteringen in de verbinding Eindhoven – Aken over de bestaande infrastructuur voortvarend opgepakt. De uitkomsten vragen nog nadere analyse door ProRail, met name op het punt van de praktische haalbaarheid. In het voorjaar 2022 zal de studie gereed zijn en aan uw Kamer worden toegezonden.

Over de voortgang voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf heb ik uw Kamer op 14 december geïnformeerd⁷¹. De gunning is succesvol doorlopen en per december 2026 kunnen reizigers zonder overstap en een kwartier sneller reizen tussen Eindhoven en Düsseldorf.

De maatregelen voor extra spoorcapaciteit rond Eindhoven Centraal worden onderzocht in onderzoek 'Toekomstvast spoor zuidoost Nederland' waarvoor bij het BO MIRT in het najaar van 2020 50 mln. euro is gereserveerd⁷². Na het BO MIRT, naar verwachting in het voorjaar van 2022, wordt uw Kamer geïnformeerd over de voortgang.

Ook de spoorlijn Zwolle – Twente verdient extra aandacht. Dit traject is nu nog grotendeels enkelspoor. Opwaardering van het spoor tussen Zwolle en Twente betekent niet alleen snellere verbindingen tussen de Randstad en bestemmingen in Duitsland, maar vergroot ook de opties voor een verbetering van de dienstregeling tussen Oost-Nederland met de Randstad. Dit traject vraagt een volwaardige opwaardering. Dat

⁷⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 933

⁷¹ Kamerstuk 29 984, nr. 952

⁷² Kamerstuk 35 570 A, nr. 45

betekent: een dubbelspoorverbinding, aanpassingen van de relevante stations en het geschikt maken van het tracé voor de nieuwe generatie IC's. Kan de staatssecretaris meer prioriteit geven aan dit traject?

In het BO MIRT van 2018 hebben Rijk en regio besloten de bredere problematiek van de treinverbinding tussen Zwolle – Enschede in kaart te brengen, in het bijzonder de aanpak van de perronveiligheid en de verbetering van de punctualiteit en reistijd op het enkelsporige gedeelte tussen Zwolle en Wierden. Over de studieresultaten van het onderzoek van ProRail wordt uw Kamer in het voorjaar 2022 geïnformeerd.

Voor wat betreft de grensoverschrijdende verbinding maakt de regio zich sterk voor een doorgaande treinverbinding tussen Zwolle en Münster met een benodigde investering van grofweg €3,5 miljard. Mede gelet op de noodzaak van het stellen van prioriteiten in verband met de stijgende onderhoudskosten en de schaarse middelen voor infrastructuur ligt een besluit over een dergelijk zeer omvangrijk project op de korte termijn niet voor de hand. Vanuit de regionale initiatiefnemers is eerder voorgesteld dit traject aan het TEN-T netwerk toe te voegen om zo tot Europese cofinanciering te komen. Zoals aangegeven in de beantwoording van de vragen van uw Kamer over de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat⁷³ geldt dat positiebepaling hierover aan het nieuwe kabinet is. Hierbij is ook aangegeven dat rekening moet worden gehouden met de opstelling van de Duitse overheid bij het bepalen van de Nederlandse inzet in de TEN-T herziening. Het betreft hier immers een grensoverschrijdende corridor waarvoor aan beide zijdes van de grens breed draagvlak moet bestaan. Duitsland heeft eerder laten weten dat deze verbinding voor hen geen prioriteit heeft. Rijk en regio zullen in het (uitgestelde) BO MIRT in het voorjaar van 2022 naar verwachting spreken over deze grensoverschrijdende verbinding. Uw Kamer wordt over de resultaten van dit BO MIRT geïnformeerd.

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris daarnaast of hij zich in kan zetten voor opname van de grensoverschrijdende spoorverbindingen in het Europese Comprehensive Network, en hierover in overleg kan treden met de Duitse partners. Opname van deze verbindingen in het TEN-T maakt een Europese cofinanciering mogelijk.

Op 14 december jl. publiceerde de Europese Commissie haar voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening, inclusief de kaarten met het voorgestelde herziene netwerk⁷⁴. In het voorstel van de Commissie zijn de bedoelde grensoverschrijdende verbindingen niet opgenomen in het TEN-T uitgebreid netwerk. Duitsland had eerder al aangegeven dat het opname van deze verbindingen in het uitgebreid TEN-T netwerk afwijst. Het is aan het nieuwe kabinet om hierover in overleg te treden met de Duitse partners.

⁷³ 2021Z19415

⁷⁴ Zie: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013

De leden van de GroenLinks-fractie vragen naar de uitvoering van initiatiefnota ‘Luchtvaart op de rails’⁷⁵. Kan de staatssecretaris uiteenzetten welke stappen er zijn ondernemen sinds de behandeling van deze initiatiefnota om prijs, tijd en gemak van internationaal spoor te verbeteren?

Het is onze ambitie dat op reizen tot 6 uur de trein een betrouwbaar, betaalbaar en comfortabel alternatief is voor het vliegtuig. In de afgelopen jaren zijn - na de behandeling van de initiatiefnota ‘Luchtvaart op de rails’ (Kamerstuk 35 266, nr. 2) – meerdere stappen genomen om internationaal spoorvervoer voor reizigers te stimuleren, zoals valt te lezen in de meest recente⁷⁶ en eerdere brieven waarin uw Kamer is geïnformeerd over de ontwikkelingen rondom internationaal spoorvervoer. Zo is Nederland opnieuw aangesloten op het nachttreinnetwerk van Europa, rijden er inmiddels directe Eurostartreinen tussen Amsterdam en Londen, wordt de eerste bouwfase van de Wunderline gerealiseerd en is de aanbesteding van de verbinding Eindhoven-Düsseldorf succesvol afgerond.⁷⁷ Dankzij deze verbeteringen wordt internationaal treinreizen steeds een beetje aantrekkelijker en weten we steeds meer mensen over te halen om de trein in plaats van het vliegtuig te pakken. In Europees verband wordt via het International Rail Platform gewerkt aan het verbeteren van het gemak van de treinreis en wordt gekeken naar mogelijkheden om de kosten voor internationale treinverbindingen te verminderen. Het eerdergenoemde recent gepubliceerde Actieplan van de Europese Commissie op dit gebied biedt daarvoor ook goede aanknopingspunten.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in het rapport van Natuur & Milieu en de Coalitie Anders Reizen⁷⁸ dat het zakelijk reizen met de trein tot 700 kilometer een reductie tot 43% van de vliegreizen oplevert. Kan de staatssecretaris op dit onderzoek reflecteren? Is de staatssecretaris bereid om in gesprek te gaan met werkgevers en hen te stimuleren om voor afstanden tot 700 kilometer de trein als standaard te nemen? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van motie van de leden Schonis en Van der Lee (Kamerstuk 35 266, nr. 12) om het reisbeleid voor ambtenaren zo in te richten dat voor afstanden tot 750 kilometer het gebruik van de trein gestimuleerd wordt?

Het onderzoek van Natuur&Milieu laat zien dat er belangrijke reductie van uitstoot te bereiken is wanneer meer reizen per trein worden gemaakt. Dat is dan ook een van de redenen waarom er vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hard wordt gewerkt aan het in het algemeen stimuleren van internationaal reizigersvervoer per spoor. Via het initiatief van de Coalitie Anders Reizen, waar het Rijk als werkgever ook bij aangesloten is, hebben inmiddels zo’n 80 organisaties de ambitie afgesproken om de uitstoot van zakelijk reizen te reduceren onder andere door waar mogelijk de trein te pakken bij reizen onder de 700 kilometer.

Als grote werkgever heeft het Rijk in de cao 2020 voor de rijksambtenaren vastgelegd dat zij met de trein dienen te reizen als de duur van een internationale reis, van deur tot deur, 8 uur

⁷⁵ Zie:

<https://groenlinks.nl/sites/groenlinks/files/downloads/newsarticle/LUCHTVAART%20OP%20DE%20RAILS%20versie%203.pdf>

⁷⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 950

⁷⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 952

⁷⁸ Zie: <https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/zakelijk-reizen-met-de-trein-tot-700-kilometer-halveert-het-aantal-vliegreizen/>

of minder is. Is de duur langer, maar de reis per trein minder dan anderhalf keer zo lang duurt als de reis per vliegtuig (ook beide van deur tot deur gerekend) moet ook met de trein gereisd worden. Daarmee is ook invulling gegeven aan de genoemde motie, waarbij expliciet is gekozen voor duur van de reis in plaats van afstand, zodat bij de realisatie van snellere verbindingen meer bestemmingen binnen bereik vallen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de staatssecretaris kan garanderen dat Open Toegang internationaal niet leidt tot een verslechtering van binnenlandse treindiensten?

Door het Europese Vierde Spoorwegpakket is de markt voor treindiensten verder opengegaan waardoor vervoerders ook binnenlandse reizigers kunnen bedienen. Dat geeft internationale aanbieders de mogelijkheid om naast internationale reizigers ook de binnenlandse reiziger te bedienen. Daardoor neemt de kans op een rendabele exploitatie van een internationale verbinding toe en worden de condities om internationale verbindingen onder open toegang tot stand te brengen gunstiger. Voor de reiziger betekenen nieuwe verbindingen niet alleen een goede mogelijkheid om de buitenlandse bestemming per trein te bereiken, maar ook dat hij van die trein gebruik kan maken voor binnenlandse reizen.

Doordat de benuttingsgraad in Nederland - vergeleken met andere Europese landen – hoog is, leidt de drukte op het spoor op sommige delen van het netwerk wel tot een schaarste van de capaciteit. Dat zal met meer open toegang vervoer naar verwachting gaan toenemen. Om die reden heeft mijn voorganger aangekondigd de capaciteitsverdelingsregels te herzien. Ik zal hierbij zorgvuldig het maatschappelijk belang wegen van alle type treinen in Nederland om tot een efficiënt en maatschappelijk optimaal gebruik van het spoor te komen. Het belang en de prioritering van zowel binnenlands personenvervoer als internationaal personenvervoer wordt meegenomen in deze integrale afweging.

De leden van de GroenLinks fractie vragen of de staatssecretaris mogelijkheden ziet om in Europees verband te kijken hoe initiatieven voor meer nachttreinen in Europa vooruit kunnen worden geholpen? Ziet hij mogelijkheden om in Europees verband te kijken wat de mogelijkheden zijn om garantstellingen te kunnen bieden aan dit soort initiatieven, bijvoorbeeld in samenwerking met de European Investment Bank (EIB)?

Het stimuleren van internationaal reizigersvervoer per trein en per nachttrein in het bijzonder is reeds onderwerp van gesprek in het International Rail Platform van 27 lidstaten. Daarbij zijn de gesprekken nog niet zover dat concrete maatregelen om nachttrein initiatieven te bevorderen zijn afgesproken. De mogelijkheid van garantstellingen – al dan niet met een rol voor de European Investment Bank – zal daarbij ook besproken worden. Het recent gepubliceerde actieplan van de Europese Commissie⁷⁹ biedt daarvoor goede aanknopingspunten. Ik zal bij de verdere bespreking hiervan nagaan welke mogelijkheden er zijn om de initiatieven voor nachttreinen vooruit te helpen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn overigens verheugd dat de internationale slaaptrein weer terug is en ook succesvol is. Deze leden lezen met genoegen dat deze slaaptrein naar Wenen/Innsbruck 25% meer reizigers vervoert dan vooraf gedacht. Wat zegt dit over de modellen waarmee reizigersaantallen worden

⁷⁹ Zie: European Investment Bank 'Green Rail Investment Platform' gepubliceerd op 14 december jl. (<https://www.eib.org/en/publications/green-rail-investment-platform>)

ingeschat? Kan het zijn dat ook voor andere spoorontwikkelingen (zoals de aanleg van nieuwe verbindingen of het opstarten van nieuwe ritten) er een grove onderschatting is van het aantal reizigers?

Net zoals de leden van de PvdD-fractie ben ik verheugd over het succes van de nachttrein. Het kan een belangrijke stimulans zijn voor andere partijen om soortgelijke initiatieven te starten, hetgeen we in het afgelopen jaar ook al hebben zien gebeuren.

De verkeersmodellen waarmee verwachte reizigers aantallen voor de langere termijn worden bepaald, proberen een zo goed mogelijk beeld van toekomstige ontwikkeling te geven, deels ook op basis van eerdere resultaten en waargenomen gedrag. Voor internationale verbindingen is dit vanwege de verschillende ontwikkelingen in de verschillende landen en gebrek aan gespecificeerde gegevens over reisgedrag lastiger. De positieve resultaten op één redelijke specifieke nieuwe verbinding op deze korte termijn kunnen mede daarom niet zomaar vertaald worden naar andere verbindingen. Wel kan gezegd worden dat er voor corona sprake was van een fikse groei in het internationale reizen per spoor. Het succes van de nachttrein Wenen zou een indicatie kunnen zijn van herstel van deze trend. Op dit moment is er echter nog onvoldoende betrouwbare informatie bekend over herstel van reizen na de coronacrisis en de ontwikkelingen rondom duurzaam vervoer om uitspraken te doen over de reizigers aantallen op andere verbindingen. Ik houd de reizigersontwikkeling op de nachttreinverbinding naar Wenen goed in de gaten, aangezien deze tweejarige proef ook bedoeld is om over de kansrijkheid van nieuwe nachttreinverbindingen een beter beeld te verschaffen, en zal uw Kamer vervolgens hierover nader informeren.

A12 Corridor

De leden van de VVD-fractie, ChristenUnie-fractie, Groenlinks-fractie, D66-fractie en Partij van de Dieren-fractie hebben vragen gesteld over de verbeteringen op de verbinding Utrecht – Arnhem – Ruhrgebied, de zogenaamde ‘A12 corridor’. Deze vragen gingen over de stand van zaken van het TBOV-onderzoek, mogelijke start MIRT-verkenning, voorkeursoptie om de verbindingen met het Ruhrgebied/Berlijn te verbeteren en mogelijkheden voor Europese financiering.

In het Toekomstbeeld OV is benoemd dat deze corridor een belangrijke rol speelt in het snel en duurzaam verbinden van de belangrijkste economische centra van Nederland en Duitsland. In de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV is ook benoemd dat investeringen op deze corridor naast het verbeteren van (inter)nationale reistijden tussen steden ook andere doelen kan dienen, zoals het oplossen van capaciteitsknelpunten uit de integrale mobiliteitsanalyse (IMA) of het leveren van een bijdrage aan de verstedelijkingsopgave. Daarbij is wel in beeld gebracht dat het forse investeringen vraagt om alle doelen te dienen. Er wordt daarom gekeken naar een adaptieve aanpak waarbij meerdere doelen gediend worden.

Over de mogelijkheden op korte termijn op de internationale verbinding richting het Ruhrgebied voer ik het gesprek met Nederlandse en Duitse partners om te onderzoeken hoe het reisproduct Amsterdam-Frankfurt verbeterd kan worden, bijvoorbeeld door frequenter te gaan rijden zonder infrastructurele maatregelen.

Voor de lange termijn is in het kader van Toekomstbeeld OV samen met decentrale overheden en de spoorsector een traject gestart ter voorbereiding van een corridorstudie. Deze voorbereiding beoogt het in kaart brengen van de verschillende opgaven, scope en

afwegingen op deze corridor. Hierbij worden ook eventuele snelheidsverhogingen van 160 km/u en 200 km/u meegenomen. In de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV heeft ProRail de maatregelen op deze corridor reeds globaal onderzocht. Afhankelijk van de ambities op deze corridor zullen verschillende spooruitbreidingen noodzakelijk zijn. Met name bij het verhogen van de snelheid naar 200 km/u zouden grote delen van de corridor uit vier sporen moeten bestaan. Hoe deze infrastructuur ingepast kan worden zal bij een besluit voor een vervolg onderdeel zijn van nader onderzoek. Het is de verwachting dat de voorbereidingen in het voorjaar van 2022 afgerond worden. Het is dan aan een volgend kabinet om te besluiten over mogelijke vervolgstappen. De MIRT spelregels vereisen voldoende zicht op financiering voordat gestart kan worden met een MIRT-verkenning⁸⁰.

Er is doorlopend contact tussen Infrastructuur en Waterstaat en de Europese Commissie over het verbeteren van internationale verbindingen. De spoorverbinding Utrecht-Arnhem-Ruhrgebied is onderdeel van het TEN-T kernnetwerk en daarom kunnen projecten voor de verbetering van de spoorinfrastructuur op deze verbinding Europese medefinanciering via het Connecting Europe Facility (CEF) verkrijgen. Onder de lopende EU-meerjarenbegroting (2021-2027) publiceert de Europese Commissie bijna jaarlijks een oproep voor het indienen van projectvoorstellen die in aanmerking kunnen komen voor medefinanciering via het CEF. Afhankelijk van het soort project bedraagt medefinanciering via het CEF aan projecten maximaal 30% of 50% van de in aanmerking komende kosten. Dit betekent dus daarnaast een significante opgave om te dekken via een nationale en/of regionale bijdrage. Ook dienen projecten zich in een vergevorderd stadium te bevinden om in aanmerking te komen voor medefinanciering.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of klopt het dat de Intercity-Express (ICE) tussen Amsterdam en Utrecht met hogere snelheden zou kunnen rijden?

Of de infrastructuur tussen Utrecht en Amsterdam geschikt is voor het rijden met hogere snelheden, is o.a. afhankelijk van de baanstabieliteit. Baanstabieliteit zou hier een knelpunt kunnen zijn voor het rijden met hogere snelheden. Dit is onderdeel van een breder onderzoek door ProRail dat momenteel loopt en waarvan de resultaten naar verwachting eind 2022 beschikbaar zijn. Of het mogelijk is om een hogere snelheid te behalen hangt ook af van het materieel en het ontwerp en/of de ontwikkeling van de landelijke dienstregeling. Op dit drukbezette baanvak rijden veel andere intercity's, sprinters en goederentreinen. De ICE is onderdeel van deze logistieke samenhang.

En is de staatssecretaris bereid zich in te zetten voor een internationale treinverbinding van een internationale stad als Den Haag?

Een goede internationale connectiviteit per spoor is voor veel plaatsen in Nederland van groot belang. Dit geldt ook voor Den Haag, de internationale stad van vrede en recht. Ik zet mij in voor stimulering van het internationale personenvervoer per spoor en ik ondersteun de inzet op het realiseren van goede naadloze overstappen, die bijdragen aan een snellere verbinding tussen Europese steden. Hierbij identificeer ik mogelijkheden waar ze zich voordoen. De internationale reiziger van Den Haag naar Brussel kan gedurende de looptijd van de concessie voor het Hoofdrailnet (dus tot en met eind 2024) gebruik maken van een verbeterde, snelle en gemakkelijke cross-platformoverstap aan de overzijde van het perron in Rotterdam of Breda. Sinds de start van de dienstregeling van 2022 hebben reizigers met deze

⁸⁰ Dit betreft conform MIRT spelregels 75% financiering van de meest plausibele variant.

verbinding – afhankelijk van waar de overstap plaatsvindt - een reistijdwinst tussen Den Haag en Brussel van 7 tot 13 minuten ten opzichte van de rechtstreekse trein uit de dienstregeling van 2021. Daarnaast blijf ik, net als met andere regionale partijen, graag in gesprek met de gemeente Den Haag en andere betrokken partijen hoe wij binnen het kader van Toekomstbeeld OV met elkaar kunnen toewerken naar een optimaal aanbod van internationale treinreizen voor de reiziger.

Overigens krijgt Den Haag er in de loop van 2022 een nieuwe internationale spoorverbinding bij, wanneer de nachttrein van European Sleeper meermaals per week vanuit station Den Haag HS zal rijden naar Hannover, Berlijn, Dresden en Praag.

IC Berlijn

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn wel teleurgesteld te lezen dat de versnelling van de trein naar Berlijn niet lijkt te lukken. Kan de staatssecretaris in meer detail aangeven waar de vertraging uit voortkomt? Welke opties worden nu onderzocht om toch te versnellen over het bestaande traject? Heeft de staatssecretaris al contact gehad met zijn nieuwe collega in Duitsland? Welke kansen voor verdere versnelling van de grensoverschrijdende verbindingen ziet de staatssecretaris, nu de nieuwe Duitse regering zich hier zo expliciet positief over heeft uitgesproken?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het zeer kwalijk dat het versnellen van de IC Berlijn opnieuw is uitgesteld en dat tijdswinst van een half uur pas tussen 2026 en 2030 reëel lijkt te zijn, terwijl we weten dat tijdsduur een zeer belangrijke stimulans is om te kiezen voor de trein. Waarom werd de doorlooptijd van de planologische procedures eerder geschat op vier tot vijf jaar en is deze nu bijgesteld naar vijf tot negen jaar? Kunnen deze procedures alsnog worden versneld?

Een aantal leden heeft gevraagd naar de versnelling van de IC Berlijn. Voor mij en voor de betrokken projectpartners is de het eveneens een teleurstelling om te moeten constateren dat de versnelling van de IC Berlijn volgens het oorspronkelijke pakket aan maatregelen niet haalbaar is per 2024. Voor het versnellen van de IC Berlijn zijn zowel aanpassingen aan de infrastructuur, het materieel en de dienstregeling nodig.

Uit een door ProRail uitgevoerde verkenning blijkt dat de infrastructurele aanpassingen niet vóór eind 2023 gerealiseerd kunnen worden. Om toch te proberen (een deel van) de versnelling per dienstregeling 2024 te realiseren brengen ProRail en NS nu gezamenlijk de mogelijkheden in kaart van een pakket van tijdelijke oplossingen, in de combinatie van materieel, dienstregeling en infrastructuur. Een voorbeeld daarvan kan zijn een tijdelijke perronvoorziening in combinatie met een aanpassing in de dienstregeling. In het voorjaar van 2022 zal deze informatie in samenhang beschikbaar zijn en zal ik uw Kamer hierover nader informeren.

Beleidsvoornemen HRN en marktordening

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd of de staatssecretaris advies heeft ingewonnen bij de Europese Commissie (EC) over het voornemen tot gunning, aangezien er een juridische procedure loopt tegen deze gunning. Deze leden zijn benieuwd wat de consequenties zijn als de voorgenomen gunning niet kan plaatsvinden en het derhalve niet verstandig is om alsnog een advies in te winnen (als dat al niet is

gebeurd).

In het kader van de voorgenomen onderhandse gunning van de nieuwe HRN-vervoerconcessie onder het bestaande regime (artikel 5 lid 6 PSO-verordening en de bijbehorende overgangsregeling) is de afgelopen periode meerdere keren gesproken met de Europese Commissie.

Daar Europese regelgeving kader stellend is in dit traject wordt hierover ook de komende periode nauw contact onderhouden met de Europese Commissie. Dat is logisch en verstandig in een dergelijk traject.

Deze leden vragen de staatssecretaris ook of hij bereid is om in de voorgenomen concessie een virtuele scheiding aan te brengen tussen NS Reizigers en NS Stations, waarbij laatstgenoemde verplicht wordt om alle mobiliteitspartijen die van het station gebruikmaken non-discriminatoir te behandelen bij de toewijzing van de (steeds schaarser wordende) capaciteit op de stations. Is de staatssecretaris tevens bereid om de stationsbeheerder te verplichten om voor het gebruik van capaciteit- en kostengeoriënteerde tarieven te rekenen, non-discriminatoire voorwaarden te hanteren en te voorzien in prikkels die gericht zijn op het optimaliseren van het gebruik van de stations, ook wanneer dat in voorkomend geval niet gelijk staat aan het belang van NS Reizigers

Deze leden vragen de staatssecretaris of hij bereid is om met de Autoriteit Consument & Markt (ACM) te overleggen over de mogelijkheden en kansen van zo'n virtuele scheiding?

Op basis van de wet (Burgerlijk Wetboek en Wet Personenvervoer 2000) en de Europese PSO-verordening voert NS al een gescheiden boekhouding voor al haar juridische entiteiten, waaronder NS Reizigers en NS Stations. Daarnaast zijn ProRail en NS Stations op dit moment al verplicht om alle partijen non-discriminatoir te behandelen op stations. De Autoriteit Consument & Markt (ACM) ziet op deze non-discriminatoire behandeling toe, o.a. door vooraf goedkeuring te verlenen aan tarieven en voorwaarden aangehouden bij regionale spooraanbestedingen. Deze ex ante goedkeuring van ACM draagt bij aan een transparante en non-discriminatoire toegang tot diensten en dienstenvoorzieningen. Tenslotte zijn bij ACM in de afgelopen jaren geen klachten binnengekomen over een gebrek aan level playing field op stations. In de brief van 18 december 2019 van mijn voorganger aan de Kamer met een reactie op update quick scan Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer⁸¹ is uitvoerig ingegaan op dit vraagstuk.

Omdat er al gescheiden boekhoudingen zijn en de toezichthoudende rol van de ACM goed is ingevuld, zie ik geen meerwaarde in een extra virtuele scheiding en zie ik daarom geen reden om hierover contact op te nemen met ACM.

De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris of hij kan toelichten waaruit de discussies bestaan, zoals bedoeld op bladzijde 11 van het beleidsvoornemen waar het gaat om het "structureel leveren van meer en betere (financiële) informatie en het leveren van aanvullende informatie als daarom wordt gevraagd"? Kan de staatssecretaris tevens toelichten wat voor "verregaande voorwaarden" de NS stelt aan het verstrekken van die informatie? Hoe beoordeelt de staatssecretaris dit in het licht

⁸¹ Kamerstuk 29 984, nr. 882

van het feit dat de NS opdrachtnemer is en dus in beginsel dient te voldoen aan de wensen van de opdrachtgever?

Deze leden zijn voorts benieuwd welke voorzieningen de huidige concessie biedt om hier het hoofd aan te bieden en of die toereikend zijn. Zo nee, waarom niet?

Welke verbeteringen op dit punt staan de staatssecretaris concreet voor ogen? Welke informatie zal de NS onder de nieuwe concessie ten minste moeten leveren? Hoe borgt de staatssecretaris dat die informatie "tijdig, volledig en accuraat" geleverd wordt?

Om de prestaties van de concessiehouder te kunnen monitoren en zo nodig te kunnen bijsturen is er behoefte aan informatie. Ook is deze informatie gewenst voor het maken en implementeren van beleidskeuzes. De huidige concessie bevat bepalingen die daarin voorzien. In het merendeel van de gevallen leidt dit dan ook niet tot discussie. Echter, de concessie bevat ook een bepaling dat informatie wordt geleverd “tenzij gerechtvaardigde belangen van NS zich hiertegen verzetten.” Ik constateer dat dit in de praktijk soms leidt tot discussies over de reikwijdte van deze bepaling.

Mijn ambtsvoorganger heeft daarom in het beleidsvoornemen aangegeven dat de informatievoorziening en transparantie van NS naar Infrastructuur en Waterstaat (zowel in de rol van concessieverlener als systeemverantwoordelijke), maar ook van NS naar partijen als bijvoorbeeld ProRail, decentrale overheden en andere vervoerders, vergaand wordt verbeterd. De nieuwe concessie zal zo aansluiten op de algehele tendens tot meer transparantie.

De exacte inrichting van de verplichtingen en naleving hierover wordt nader uitgewerkt op weg naar het Programma van Eisen.

De leden van de D66-fractie vragen of de geografische omvang van het hoofdrailnetwerk, die is vastgelegd in het Besluit hoofdrailnet, tevens wordt uitgewerkt in het programma van eisen. Wordt daarbij eveneens duidelijk waar verdere open acces mogelijk is? Kan de toezegging worden gedaan dat in het voorjaar van 2022 dit eveneens duidelijk wordt?

In het beleidsvoornemen heeft mijn voorganger aangegeven dat de geografische omvang in de huidige concessie is vastgelegd in het Besluit hoofdrailnet en dat het voornemen is de geografische omvang van het hoofdrailnet bij aanvang van de nieuwe concessieperiode opnieuw vast te stellen. Zowel de geografische omvang als het volume van de concessie worden verder uitgewerkt in het Programma van Eisen, dat staat gepland voor verzending aan de Kamer rond de zomer van 2022.

Hierbij geldt dat open toegang in principe overal mogelijk is in de nieuwe concessieperiode in aanvulling op hetgeen onder de concessie wordt gereden (mits er capaciteit beschikbaar is en het economisch evenwicht van de concessie(s) op die trajecten niet wordt verstoord). De ruimte voor opentoeegangvervoerders hangt af van de totaal beschikbare capaciteit op de betreffende baanvakken, waarbij uiteraard ook rekening moet worden gehouden met de capaciteit die nodig is voor het uitvoeren van de concessie(s), internationaal personenvervoer (al dan niet in open toegang) en spoorgoederenvervoer.

De leden van de D66-fractie vervolgen hun vraag: Kan worden toegelicht wat de reden is dat pas een jaar voor de concessieverlening duidelijk wordt gemaakt hoelang de looptijd is van de onderhandse gunning? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat het noodzakelijk is voor alle partijen op de markt om hier eerder uitsluitsel over te

krijgen?

Vorig jaar is de motie van de leden Laçin en Kröger aangenomen om de HRN-concessie voor tien jaar aan de NS te gunnen met een tussenevaluatie na vijf jaar. De leden van de Groenlinks en Christenunie-fractie vragen wanneer de definitieve looptijd van HRN-concessie wordt vastgesteld?

Mijn ambtsvoorganger heeft in de begeleidende Kamerbrief bij het Beleidsvoornemen opgenomen dat uw Kamer een voorkeur heeft voor een looptijd van de voorgenomen concessie van 10 jaar (motie van de leden Laçin en Kröger).⁸² Tegelijkertijd heeft mijn ambtsvoorganger in deze Kamerbrief aangegeven dat ze gehoord heeft dat uw Kamer een balans wil aanbrengen tussen onderhands gunnen en een optimale prestatie in het belang van de reiziger en belastingbetaler. Ik wil hierbij eerst kijken wat er in een dergelijke lange looptijd te realiseren zou moeten zijn, voordat ik besluit over de looptijd van de concessie. De beoogde prestaties worden nader uitgewerkt in het Programma van Eisen (voorzien rond de zomer 2022). Op basis hiervan kan vervolgens de looptijd nader worden ingevuld, en uiterlijk een jaar voor de beoogde gunning bekendmaken via de publicatie in het Publicatieblad van de Europese Unie (voorzien uiterlijk eind 2022). Overigens heb ik me hierbij te houden aan de eisen uit de PSO-verordening: het spreekt voor zich dat ik de eisen over onderhandse gunning onder het overgangsrecht (uiterlijk 24 december 2023) zal naleven.

De leden van de D66-fractie vragen of de Kamer in het eerste kwartaal van 2022 worden geïnformeerd over een bandbreedte m.b.t. internationaal treinverkeer binnen het HRN? Kan hierbij uiteen worden gezet hoe het systeem van minimum- en maximumaanbod en de bijbehorende bandbreedte zou moeten gaan uitwerken in de praktijk? In hoeverre zijn met deze opzet kansen voor mobiliteitsaanbieders die (inter)nationale spoorverbindingen op basis van open toegang tot stand willen brengen gecreëerd?

In het beleidsvoornemen heeft mijn voorganger aangegeven dat de wijze van sturen op het voldoen aan de verwachte vervoervraag binnen de concessie nader wordt uitgewerkt. Hierbij is aangegeven dat wordt gewerkt met objectieve en toetsbare criteria (denk aan verwachte reizigersaantallen, de frequenties en het aantal zit- en/of vervoerplaatsen dat NS levert). Ook de mogelijkheid om gebruik te maken van een bandbreedte met een onder- en bovengrens bij het vaststellen van het volume van de concessie, wordt onderzocht. Aan de hand van deze uitwerking wordt duidelijk welke infrastructurele mogelijkheden er zijn voor open toegangvervoerders om diensten aan te bieden bovenop het concessievervoer. Daarbij worden ook de uitkomsten van de marktverkenning internationale verbindingen in open toegang en de uitwerking daarvan betrokken. Zowel de geografische omvang als het volume van de concessie worden verder uitgewerkt in het Programma van Eisen. Het Programma van Eisen wordt naar verwachting rond de zomer 2022 met uw Kamer gedeeld.

De leden van de D66-fractie vragen op welke manier in de nieuwe HRN-concessie rekening wordt gehouden met de financiële positie van de NS bij het stellen van doelen en key performance indicators (KPI's)?

In het beleidsvoornemen heeft mijn ambtsvoorganger toegelicht⁸³, dat de concessie een

⁸² Kamerstuk 29 984, nr. 907

⁸³ Kamerstuk 29 984, nr. 930

evenwicht moet bevatten tussen de geleverde (vervoer)diensten bijvoorbeeld in de vorm van KPI's – en de kosten die hiervoor gemaakt worden. Voordat de concessie kan worden verleend, worden daarom de conceptafspraken met NS getoetst op marktconformiteit. Er wordt bepaald of geen sprake is van over- of ondercompensatie én of beleidsdoelen zo kostenefficiënt mogelijk worden gerealiseerd. Ik volg hierbij uiteraard de voorwaarden uit de PSO-verordening en merk hierbij op dat de beoogd concessiehouder binnen deze voorwaarden een redelijke winst kan maken.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat een sterk HRN mogelijkheden biedt om goede samenwerkingen in de keten te versterken. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat vanuit het belang van samenwerking in de keten met de NS het een kans is om in de nieuwe concessie te benadrukken dat een gelijkwaardige samenwerking met regionale vervoerders, alle andere mobiliteitsaanbieders en met regionale overheden van belang is?

Ik deel uw opvatting, mijn ambtsvoorganger heeft deze ook onderstreept in het beleidsvoornemen.⁸⁴ Ik ben van mening dat de beoogd HRN-concessiehouder, als uitvoerder van de concessie die de drager is van het Nederlandse openbaar vervoer, wat betreft samenwerking een voortrekkersrol dient te (blijven) vervullen. Dit wil ik in de nieuwe concessie borgen en waar nodig verder ontwikkelen.

De leden van de PvdA-fractie lezen in het beleidsvoornemen dat het maatschappelijk optimaal benutten van publieke investeringen in het spoorstelsel als geheel als doel wordt gesteld, waarbij NS oog moet hebben voor de financiële effecten voor het spoorstelsel als geheel. Deze leden vragen of de staatssecretaris wil toelichten wat hij verstaat onder 'maatschappelijk optimaal benutten' van publieke investeringen. Betreffende deze doelstelling benadrukken deze leden het belang van een definitie van maatschappelijk nut waarin verder wordt gekeken dan financiën, door meeweging van een rechtvaardige verdeling van diensten en niet-monetaire belangen, waaronder een minimaal niveau van bereikbaarheid en toegankelijkheid. Is de staatssecretaris bereid om dit punt expliciet op te nemen in het beleidsvoornemen?

In het beleidsvoornemen⁸⁵ is gespecificeerd dat met het maatschappelijk optimaal benutten van publieke investeringen wordt bedoeld dat bij investeringen in infrastructuur en materieel het maatschappelijk rendement zo hoog mogelijk moet zijn. Dat betekent dat niet directe financiële belangen van individuele partijen leidend zijn, maar het belang van de reiziger en het spoorstelsel als geheel kunnen prevaleren. In de nieuwe concessie wil ik waarborgen inbouwen dat bij investeringen in nieuwe infrastructuur, systemsprongen en nieuw materieel, het maatschappelijk belang optimaal wordt gediend. In het beleidsvoornemen heeft mijn voorganger enkele voorbeelden genoemd van manieren waarop dat kan gebeuren. Op dit moment werk ik uit op welke manier de sturing op dit thema in de nieuwe concessie het beste kan worden vormgegeven. De suggestie die de leden van de PvdA-fractie doen om een rechtvaardige verdeling van diensten en niet-monetaire belangen mee te wegen, zie ik daarbij. Dit wordt opgenomen in het Programma van Eisen, dat rond de zomer 2022 met uw Kamer wordt gedeeld.

De leden van de GroenLinks-fractie willen aandacht vragen voor de gigantische

⁸⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 930

⁸⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 930

woningbouwopgave en het belang van goed ov hierbij. De ontsluiting van nieuwe woonwijken met goed ov is cruciaal. Werkt de staatssecretaris voldoende samen met de minister van Binnenlandse Zaken om die opgaven gezamenlijk simultaan aan te pakken? Zo ja, kan de staatssecretaris toelichten op welke wijze dit gebeurt? Vindt hierbij voldoende gecoördineerde afstemming plaats met de verschillende bestuurslagen?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat het spoorvervoer aanzienlijk zal moeten groeien wegens de enorme woningbouwopgave en de afspraken in het klimaatakkoord (jaarlijks minimaal 8 miljard minder zakelijke autokilometers per 2030) boven op de autonome groei. Is de staatssecretaris het ermee eens dat NS bereid moet zijn om te accommoderen in deze groei? Is hij bereid om dit op te nemen in het beleidsvoornemen?

Via de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's in het MIRT werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met het ministerie van Binnenlandse Zaken en decentrale overheden om de bereikbaarheidsopgaven en de verstedelijkingsopgave in samenhang op te pakken. Daarnaast lopen meerdere MIRT-trajecten waarbij de verstedelijkingsopgave in de regio wordt meegenomen, zoals het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving en het vervolg van het MIRT Onderzoek naar Verstedelijking en Bereikbaarheid in de Brainportregio. Ook voor de eerste tranche van het Nationaal Groeifonds zijn door het ministerie van Infrastructuur en Water en het ministerie van Binnenlandse Zaken in samenwerking met de regio investeringsvoorstellen ingediend op het vlak van woningbouw en infrastructuur.

Zoals mijn voorganger heeft toegelicht in het beleidsvoornemen⁸⁶, wil het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met verlenen van een nieuwe HRN-concessie aan NS, bereiken dat de kwaliteit en de betrouwbaarheid van het personenvervoer per spoor op het HRN gewaarborgd blijven en waar mogelijk steeds verder worden verbeterd terwijl we inspelen op maatschappelijke thema's zoals duurzaamheid en het ontsluiten van nieuwe woningen. Om hieraan invulling te geven, betrek ik de ambities van het Toekomstbeeld OV zo veel mogelijk bij de nieuwe concessie. De wijze van sturen op het voldoen aan de verwachte vervoervraag en een voorziene groei daarin, wordt nader uitgewerkt in het Programma van Eisen. De vormgeving van nieuwe investeringen, ook in relatie tot de woningbouwopgave, is aan het nieuwe kabinet.

De leden van de PvdA-fractie zijn positief over de wijze waarop stakeholders zijn betrokken bij de totstandkoming van het beleidsvoornemen en zien graag dat dit beklijft in de vormgeving van het programma van eisen. Zij achten het van groot belang dat er een zo duidelijk mogelijk beeld is van de behoeften van alle reizigers, zodat daar heldere afspraken over gemaakt kunnen worden met NS. Op welke wijze is de staatssecretaris voornemens dit te borgen?

Ik deel dit standpunt. In het Beleidsvoornemen is aangekondigd dat groot belang wordt gehecht aan het doorlopen van een zorgvuldig proces. Ik wil daarbij ook de betrokkenheid van stakeholders – zo ook de consumentenorganisaties in het Locov, die het reizigersbelang vertegenwoordigen – borgen bij de totstandkoming van het Programma van Eisen, zodat een breed gedragen Programma van Eisen van hoge kwaliteit tot stand komt.

⁸⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 930

De leden van de PvdA-fractie vragen de staatssecretaris of hij het ermee eens is dat betaalbaar treinvervoer essentieel is voor een samenleving waarin iedereen mee kan doen? Zo ja, hoe wil hij dit borgen in het programma van eisen? Is hij ook van mening dat er meer regie genomen dient te worden op de tarieven om betaalbaarheid te garanderen? Zo nee, waarom niet?

Ik vind het van groot belang dat het spoorvervoer betaalbaar is. Ik wil dit borgen door in het Programma van Eisen en de nieuwe HRN-concessie, zoals ook nu het geval is, kaders op te nemen over tarieven en tariefontwikkeling. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan een beperking in de mate waarin de prijs van bepaalde kaartsoorten mag stijgen. Tegelijkertijd exploiteert NS het hoofdrailnet voor eigen rekening en risico. Om hier invulling aan te geven, heeft NS ruimte nodig om de bedrijfsvoering te optimaliseren, zowel qua kosten als qua opbrengsten. Door deze twee elementen met elkaar in balans te brengen, geef ik NS ruimte, maar borg ik tegelijkertijd de betaalbaarheid van het spoorvervoer.

Daarnaast benadrukken deze leden het belang van een rechtvaardige verdeling van diensten in het land, waarbij de trein bijvoorbeeld ook in rurale gebieden een aantrekkelijke reisoptie is. Hoe is de staatssecretaris bereid dit punt te borgen in het programma van eisen?

In het beleidsvoornemen heeft mijn voorganger aangegeven dat het openbaar vervoer alleen een aantrekkelijke optie kan zijn wanneer de reiziger snel, frequent, rechtstreeks, comfortabel en punctueel kan reizen.⁸⁷ Dit geldt ook voor de reiziger in de meer rurale gebieden. In het Programma van Eisen wordt daarom uitgewerkt op welke prestaties, én op welk volume de voorgenomen HRN-concessie zal zien. Daarmee wordt recht gedaan aan de doelen uit het Toekomstbeeld OV.

De leden van de PvdA-fractie vinden het voorts van belang dat in het programma van eisen goede samenwerking wordt gevraagd met andere vervoerders, ten behoeve van het gebruiksgemak en de betaalbaarheid voor de reiziger. Onder andere door het aanbieden van gezamenlijke abonnementen met andere vervoerders (trein, tram, bus), ook met meerdere vervoerders enkelvoudig in- en uitchecken en afschaffing van een dubbel opstaptarief voor multimodale reizigers. Deze leden vragen of de staatssecretaris op deze punten afzonderlijk wil reageren.

De leden van de Christenunie vragen de staatssecretaris of hij het dubbele opstaptarief dat bij een overstap tussen verschillende vervoerders van toepassing is, kritisch tegen het licht wil houden

Het aanbieden van gezamenlijke abonnementen, enkelvoudig in- en uitchecken en de afschaffing van een dubbel opstaptarief voor multimodale reizigers zijn concessiegrensoverschrijdende thema's waarbij de decentrale overheden een eigen verantwoordelijkheid hebben. Ik kan hierbij niet via het Programma van Eisen voor de voorgenomen HRN-concessie, eisen opleggen aan alle vervoerders. Ik bespreek deze onderwerpen derhalve met de decentrale overheden en (regionale) vervoerders in het NOVB.

Uiteraard hecht ik groot belang aan goede samenwerking tussen de verschillende partijen in en rond de OV-sector. In het Beleidsvoornemen is het belang onderstreept dat deze

⁸⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 930

samenwerking ook in de nieuwe concessie wordt geborgd en waar nodig verder wordt ontwikkeld. Hierbij is ook benadrukt dat dit bijvoorbeeld gaat om de deelname van NS aan het NOVB, dit zal wél in het Programma van Eisen nader worden gespecificeerd.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke lessen de staatssecretaris trekt uit de huidige concessie, en hoe deze vorm krijgen in het nieuwe programma van eisen

Conform de afspraken in de vervoerconcessie is halverwege de looptijd van de huidige concessie een tussentijdse evaluatie uitgevoerd. Uw Kamer is op 11 juni 2020 geïnformeerd⁸⁸ over de resultaten van deze evaluatie, de zogeheten midterm review. Hierin is geconcludeerd dat de prestaties van NS in de periode 2015-2019 over het algemeen goed zijn geweest en dat het sturingsarrangement van de concessie heeft gewerkt zoals beoogd. Wel zijn er ook aandachtspunten, bijvoorbeeld op het gebied van transparantie en het verstrekken van data door NS. In het beleidsvoornemen heeft mijn voorganger uitgebreid uiteengezet welke beleidsdoelen Infrastructuur en Waterstaat wil bereiken met het verlenen van een nieuwe HRN-concessie aan NS. De lessen uit de afgelopen midterm review worden hier uiteraard bij betrokken.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de staatssecretaris of hij bij het opstellen van het programma van eisen ook rekening wil houden met de uitvoerbaarheid van beleidskeuzes.

Ja, hier wordt rekening mee gehouden. In het Beleidsvoornemen is bijvoorbeeld aangegeven dat NS als beoogd concessiehouder, in de gelegenheid wordt gesteld om haar kennis en ideeën in te brengen over bijvoorbeeld de maakbaarheid en (financiële) gevolgen van voorgenomen concessie-eisen. Relevante stakeholders worden daarnaast ook betrokken bij het vervolgproces, uiteraard elk vanuit hun eigen rol en expertise. Zodoende zorg ik voor een zorgvuldig proces, dat leidt tot een Programma van Eisen dat de juiste balans bevat tussen maatschappelijke ambitie, maakbaarheid, en efficiënte uitvoering.

De leden van de Groenlinks-fractie vragen of de staatssecretaris in de concessie gaat opnemen dat de NS bijdraagt aan de exploitatie van fietsparkeren en daarmee zorgen voor die eerlijke verdeling?

Ik herken de wens van verschillende partijen om goede en eenduidige afspraken te maken over o.a. eigendom, beheer-, en exploitatie van fietsenstallingen op stations. Momenteel werk ik aan het opstellen van het Programma van Eisen van de nieuwe HRN-concessie en de Stationsagenda, waarover mijn voorganger u per brief heeft geïnformeerd⁸⁹. De verdeling van taken- en verantwoordelijkheden rondom fietsparkeren bij stations, is één van de onderwerpen die ik in afwegingen rond de Stationsagenda meeneem.

Ik zie nog welke juridische vorm voor de afspraken die in het kader van de Stationsagenda worden gemaakt het beste aansluit bij de ambities ten aanzien van stations. Zoals toegelicht in het beleidsvoornemen, kan zijn dat de nieuwe concessie daarvoor het meest geëigende instrument blijkt te zijn. In dat geval verwerk ik (onderdelen van) de Stationsagenda, in de nieuwe concessie. Dat kan ook voor fietsparkeren het geval zijn.

⁸⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 898

⁸⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 930

Overige vragen

Spoorstaafschade en TRAXX

De leden van de D66-fractie vragen wat de gevolgen van de kosten voor herstel van de HSL-zuid zijn voor investeringen in het openbaar vervoer (ov-investeringen)? Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de verdere gevolgen van het vonnis?

Ingevolge het vonnis betaalt de Staat 90% van de herstelkosten tot één jaar na uitfasering van de TRAXX. Deze kosten (geschat op ca. 50 mln. euro) komen geheel ten laste van het Mobiliteitsfonds, waaruit ook investeringen het spoornetwerk worden betaald.

NS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn nog in gesprek over de gevolgen van het vonnis. Zoals aangegeven in mijn brief van 3 december jl. wordt de vertraagde introductie van de ICNG meegenomen in die gesprekken⁹⁰. Verwacht wordt dat de uitkomsten van dit overleg in 2022 met uw Kamer kunnen worden gedeeld.

Het lid van de BBB-fractie vraagt om een toelichting over hoe de keuze om de TRAXX toch te laten rijden, ondanks dat deze niet voldeed, tot stand is gekomen. En onder welke voorwaarden was dit?

Bij ingebruikname van de HSL-Zuid in 2009 was de trein die NS daarop wilde laten rijden (V250/Fyra) door vertraging in de productie nog niet gereed. NS heeft ervoor gekozen om TRAXX-locomotieven en ICR-rijtuigen als tijdelijke vervanger in te zetten. Destijds was bekend dat de TRAXX qua snelheid (160 km/h) niet voldeed aan de eisen. Op basis van onderzoek werd toen niet verwacht dat een te lage snelheid zou leiden tot spoorstaafschade.

Inmiddels is de kennis hierover verder ontwikkeld. Arbiters van het NAI achten het voldoende aannemelijk dat 90% van de onvoorziene spoorstaafschade is toe te rekenen aan de niet-contractconforme eigenschappen van de TRAXX.⁹¹

In de huidige concessieafspraken is overeengekomen dat, indien de inzet van materieel op de HSL Zuid met een kruissnelheid van lager dan 220 km per uur leidt tot extra slijtage aan de infrastructuur, NS en Infrastructuur en Waterstaat in gesprek gaan over de financiële consequenties hiervan.

Overlast in de trein

De leden van de PVV-fractie vragen aan de staatssecretaris of hij zich herkent in dit waterbedeffect (red. overlastgevers die worden weggestuurd of geweerd bij streekvervoerders en bij NS overlast veroorzaken) en wat hij gaat doen om dit te stoppen.

Om te voorkomen dat een ingezette maatregel om overlast tegen te gaan, op een andere plek onbedoeld opnieuw tot overlast leidt, is de gezamenlijke inzet van verschillende partijen nodig. Wanneer de overlast betrekking heeft op bewoners van het COA, hebben de vier ketenmariniers die door de staatssecretaris van Justitie en Veiligheid zijn aangesteld de taak

⁹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 949

⁹¹ Kamerstuk 22 026, nr. 516

om aan te sturen op een gezamenlijke zero-tolerance aanpak en een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen. De ketenmariniers zijn en blijven in gesprek met vertegenwoordigers van de gemeente, politie en betrokken vervoerders om overlast veroorzaakt door asielzoekers aan te pakken. Ook de overlast in het openbaar vervoer.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de staatssecretaris hoeveel overlast gevende asielzoekers er zijn opgepakt naar aanleiding van overlast in het ov en welke straf zij hebben gekregen. Deze leden verzoeken de staatssecretaris voorts met klem om deze asielzoekers uit te zetten, een gevangenisstraf op te leggen en een ov-verbod in te stellen.

Voor de wet is iedereen gelijk - conform artikel 1 van de grondwet - en er wordt bij het overtreden van de wet of het veroorzaken van overlast geen onderscheid gemaakt tussen inwoners met een Nederlands paspoort of mensen die hier asiel komen aanvragen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft geen cijfers over hoeveel asielzoekers zijn opgepakt of veroordeeld voor het veroorzaken van overlast in het OV en welke straffen hiervoor door een rechter zijn opgelegd.

In alle gevallen van overlast kan aangifte worden gedaan die kan leiden tot strafrechtelijke maatregelen, ongeacht of de overlastgever een Nederlander of asielzoeker is, ofwel op andere titel in Nederland verblijft. Zoals vermeld in de beantwoording van eerdere vragen van uw Kamer, biedt het veroorzaken van overlast in het openbaar vervoer wettelijk gezien onvoldoende grond om over te gaan tot afwijzing van een asielaanvraag en tot directe uitzetting. Deze wettelijke regels en de daarin opgenomen normen vloeien voort uit Europese richtlijnen. Indien sprake is van een (bijzonder) ernstig misdrijf en een strafrechtelijke veroordeling daarvoor, dan wordt dit wel meegenomen in de beoordeling van de asielaanvraag.⁹² Het is aan de vervoerder om te zorgen voor de veiligheid van haar reizigers en personeel. Ze hebben daarvoor verschillende maatregelen tot hun beschikking, waaronder het opleggen van een reisverbod.

De leden van de PVV-fractie vragen de staatssecretaris of hij in het ov en op de stations permanente bewaking met bijvoorbeeld undercoveragenten kan instellen.

Het is aan de vervoerders om een eigen afweging te maken omtrent de inzet van veiligheidsmaatregelen. Zoals aangegeven in de beantwoording van de Kamervragen van de leden Valstar en Minhas⁹³ zet Arriva toezichthoudende medewerkers in als duo's en deze medewerkers zijn voorzien van bodycams. Ook is er extra toezichthoudend personeel ingezet voor de toegangscontroles op de perrons in Zwolle en Emmen. Daarnaast zijn er camera's geplaatst op station Zwolle. Onlangs is door Arriva aan het ministerie van Justitie en Veiligheid gevraagd om een deel van de toezichthoudende medewerkers beperkte geweldsbevoegdheid te geven. Dit verzoek is inmiddels door het ministerie van Justitie en Veiligheid ingewilligd en wordt nu verder uitgewerkt.

West-Oostverbinding (3RX)

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat op verzoek van België en Duitsland het overleg over de aanleg van een West-Oostverbinding vanuit Antwerpen is heropend. Kan de Kamer worden geïnformeerd over de voortgang van dit overleg en de insteek

⁹²Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 3918

⁹³ Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 1014

van Nederland?

Ik ga er bij de beantwoording van deze vraag vanuit dat de leden van de D66-fractie op de 3RX verbinding doelen (west-oost verbinding van Antwerpen naar het Roergebied via Nederland). In mijn brief van juli jl. is uw Kamer geïnformeerd over de laatste stand van zaken omtrent 3RX⁹⁴. Uw Kamer wordt uiteraard nader geïnformeerd als er nieuwe ontwikkelingen zijn.

Treinlokalisatie systeem

De leden van de D66-fractie vragen naar Galileo en EGNOS. Is Nederland aangesloten bij deze ontwikkelingen? Zijn er obstakels in het Nederlandse regelgevingskader die ervoor zorgen dat digitalisering met ruimtevaarttechnologieën obstakels kent? Het European Space Research and Technology Centre (ESTEC) van de European Space Agency (ESA) zit in Nederland, samen met allerlei start-ups. Welke kansen liggen hier?

De mogelijkheden om satelliet-lokalisatiesystemen zoals Galileo te gebruiken voor de plaatsbepaling van treinen worden al enige tijd vanuit Europees perspectief onderzocht. Als Europese lidstaat is Nederland hierbij aangesloten. Er zijn nog geen concreet toepasbare systemen op basis van deze technologie verkrijgbaar bij de systeemleveranciers. In die zin liggen er kansen voor Nederlandse start-ups.

Telefoniestoring

De leden van de PVV-fractie vragen aan de staatssecretaris of hij inmiddels op de hoogte is van de precieze oorzaken en verbetermaatregelen van de telefoniestoring bij ProRail op donderdag 16 september jongstleden. Het lid van de BBB-fractie vraagt of het mogelijk is om een back-upstelsel te hebben voor wanneer het huidige telefoniesysteem van ProRail weer overbelast raakt of uitvalt.

De oorzaak van de storing op 16 september is nog onderwerp van een onafhankelijk onderzoek bij de provider. De resultaten hiervan zijn naar verwachting in het eerste kwartaal van 2022 bekend. Zoals aan uw Kamer gemeld zal ProRail in de rapportage impactvolle verstoringen, die onderdeel is van de reguliere jaarverantwoording, ingaan op de uitkomsten van dit onderzoek⁹⁵.

Winterweer

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris erop toe te zien dat bij winterweer ProRail niet alleen met de NS, maar ook met de regionale vervoerders overlegt over de dienstregelingen. En hoever staat het met het vervangen van gasgestookte wissels naar elektrische wissels ter voorkoming van wissel- en seinstoringen? Hoeveel zijn er reeds gerealiseerd en hoeveel moeten er nog worden gerealiseerd?

Eén van de uitkomsten van de evaluatie van ProRail en NS van het winterweer in februari jl. was dat regionale vervoerders, goederenvervoerders en vervoerende aannemers eerder

⁹⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 939

⁹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 944

betrokken wilden worden in besluitvorming over aanpassing van de dienstregeling bij winterse weersomstandigheden. Regionale en goederenvervoerders werden alleen op operationeel niveau geïnformeerd over deze besluitvorming. ProRail heeft de communicatie- en informatievoorziening verbeterd door regionale vervoerders, goederenvervoerders en vervoerende aannemers meer te gaan betrekken en informeren via informatiesessies op de dag dat het besluitvormingsproces doorlopen wordt.

ProRail telt in Nederland ongeveer 7.000 wissels, waarvan er ongeveer 5.000 voorzien zijn van wisselverwarming. ProRail vervangt gasgestookte wisselverwarmingen aan het eind van hun levensduur door elektrische wisselverwarmingen. ProRail meldt dat inmiddels bijna twee derde van de wissels elektrisch verwarmd is en een derde door middel van gas.

Europees herstellfonds

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris op het bericht dat ProRail een beroep wil doen op Europese gelden uit het coronaherstelfonds.

De leden van de ChristenUnie zijn ook benieuwd hoe het staat met de aanvragen in het kader van de Recovery & Resilience Facility (RRF) en de Connecting Europe Facility (CEF), mede vanwege de aangehouden motie van de leden Grinwis en Boulakjar (Kamerstuk 32 404, nr. 106) die oproept om deze gelden te gebruiken ten behoeve van internationale verbindingen.

Het huidige kabinet heeft eerder besloten dat het aan het nieuwe kabinet is om definitieve voorstellen namens Nederland in te dienen bij het Europees herstellfonds.

In september jl. publiceerde de Europese Commissie haar eerste oproep onder de nieuwe EU-begroting voor het indienen van projectvoorstellen die in aanmerking kunnen komen voor medefinanciering via CEF⁹⁶. De sluitingsdatum voor deze oproep is 19 januari 2022. Uiterlijk januari 2022 zal worden besloten welke projectvoorstellen op spoorgebied Nederland zal indienen. Het uiteindelijke besluit hierover is aan het nieuwe kabinet.

Spreiding aanvangstijden onderwijsinstellingen

De leden van de CDA-fractie vragen welke acties nog lopen naar aanleiding van de motie van de leden Amhaouch en Paternotte over de piekdrukte beperken door beperkte verschuiving van collegetijden⁹⁷.

Naar aanleiding van de motie van de leden Amhaouch en Paternotte zijn in het BO MIRT 2019 afspraken gemaakt met alle decentrale overheden om tot een onderwijsaanpak te komen. Door de Coronamaatregelen zijn deze afspraken in een andere dynamiek geraakt en zijn er versneld afspraken met onderwijsinstellingen tot stand gekomen. Om ook ná Corona deze afspraken te bestendigen is in het BO MIRT 2020 een extra impuls gegeven. Het aanpassen van collegetijden vraagt om grote inzet, vasthoudendheid en samenwerking van een groot aantal partijen, waaronder regionale overheden, vervoerders, onderwijsinstellingen en studentenmedezeggenschapsorganisaties.

⁹⁶ Zie: <https://transport.ec.europa.eu/news/transport-eu7-billion-key-infrastructure-projects-key-missing-links-green-transport-2021-09-17> en

⁹⁷ Kamerstuk 35 000 XII, nr. 34

Om tot (implementatie van) goede maatregelen te komen is lokaal maatwerk nodig, omdat er grote verschillen zijn in doelgroepen, reisgedrag en geografie.

Inmiddels heeft elke regio een aanpak gemaakt en wordt er tussen Rijk en Regio gewerkt aan de verdere invulling van deze aanpakken om elkaar maximaal te ondersteunen. In een aantal regio's heeft dit de afgelopen periode ook al tot concrete resultaten geleid. Een voorbeeld hiervan is de afspraak tussen de MRDH en Hogeschool InHolland waarbij de hogeschool inzet op hybride vormen van lesgeven en het spreiden van de lestijden tijdens spitsuren. Het stimuleren van kennisuitwisseling van dit soort concrete en inspirerende voorbeelden is een manier om ook in andere regio's een verandering tot stand te brengen.

Daarnaast werken we vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waar nodig met andere departementen, aan een aantal maatregelen om de effecten te bestendigen. In een bestuurlijk overleg tussen vervoerders en onderwijskoepels dat 19 april jl. heeft plaatsgevonden is afgesproken dat beide sectoren zich zullen inspannen om veilig en comfortabel naar de onderwijsinstelling te kunnen reizen en zoveel mogelijk piekdruk te voorkomen. In lijn daarmee heeft de minister van OCW in haar brief van 13 augustus jl.⁹⁸ haar oproep van voor de zomer⁹⁹ herhaalt en de onderwijsinstellingen met klem gevraagd om lokaal/regionaal in gesprek te gaan met vervoerders en rekening te houden met de uitkomsten. In een maandelijks informeel ambtelijk overleg met OCW, onderwijskoepels en vervoerders monitoren we de drukte en zoeken we gezamenlijk naar oplossingen voor plekken waar knelpunten zijn.

Snelheid trainen

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de staatssecretaris of hij kan aangeven waarom Europees wordt ingezet op een Europees treinnetwerk voor afstanden langer dan 600 km met snelheden tussen de 100 en de 160km/u? Waarom is er niet meer ambitie qua snelheid? Waarom wordt niet ingezet op snelheden van 200km/u en hoger? Kan de staatssecretaris bevestigen dat hogesnelheidstreinen in China tot wel 350km/u rijden en dat Japan werkt aan een hogesnelheidslijn die 500km/u kan? Waarom dan de beperkte ambitie in Europa van 100-160km/u? En kan de staatssecretaris bij zijn reactie ook meenemen dat wanneer de snelheden veel hoger komen te liggen, de grens waarbij treinverkeer een vervanging kan vormen voor vliegverkeer veel makkelijker verder gelegd kan worden? Bijvoorbeeld bij 1200 km?

Op 14 december jl. publiceerde de Europese Commissie haar voorstel voor de herziening van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)¹⁰⁰. In dit voorstel is de inzet van de Europese Commissie om op de belangrijkste Europese TEN-T verbindingen te waarborgen dat de spoorinfrastructuur een minimumlijnsnelheid van 160 km/u voor personentreinen toelaat. Dit is, gelet op het verschil tussen EU-lidstaten in toelaatbare snelheden op de spoorinfrastructuur, zeker ambitieus. Een hoogwaardig Europees spoornetwerk waar minimumsnelheden van 160 km/u voor personentreinen mogelijk zijn zal voor betere spoorverbindingen binnen Europa zorgen en bijdragen aan vervanging van vliegverkeer door

⁹⁸ Brief aan colleges van bestuur HO en MBO 29035345

⁹⁹ Kamerstuk 27 906, nr. 753 en Kamerstuk 27 971, nr. 593

¹⁰⁰ Zie: [Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation \(EU\) 2021/1153 and Regulation \(EU\) No 913/2010 and repealing Regulation \(EU\) 1315/2013](#)

treinverkeer.

Deze voorstellen van de Europese Commissie voor een lijnsnelheid van 160kmph lijnen betreffen in veel gevallen bestaande spoorlijnen voor gemengd gebruik. Deze spoorlijnen worden zowel gebruikt voor lange afstandspersonenvervoer op hogere snelheid, regionaal personenvervoer per spoor en vaak ook goederenvervoer per spoor. Deze verkeerssoorten rijden met verschillende snelheden. Invoering van 160kmph stelt hierbij nieuwe technische eisen aan de fysieke infrastructuur maar geeft ook een forse uitdaging bij het accommoderen van de verwachte aantallen treinen van de verschillende verkeerssoorten op die spoorlijnen.

Bij hogere snelheden dan 160kmph moet gewerkt worden aan een dedicated hogesnelheidsnetwerk zoals in Nederland de HSL Zuid. De huidige TEN-T verordening heeft deze voorziene dedicated hogesnelheidslijnen reeds opgenomen en voegt daar alleen nieuwe lijnen aan toe als daarvoor voldoende steun bestaat in de betreffende lidstaten.

Duurzaam bermbeheer

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat ProRail aan de slag gaat met duurzamer bermbeheer om zo de biodiversiteit te bevorderen. Deze leden juichen dat zeer toe, maar vragen de staatssecretaris ook of er voldoende middelen zijn om de overstap naar een duurzamer beheer van de berm mogelijk te maken. Zo nee, wat is er nodig?

Op dit moment onderzoekt ProRail of en zo ja op welke wijze het duurzaam bermbeheer in de huidige onderhoudscontracten het beste meegenomen kan worden en wat daarvan de financiële consequenties voor de komende jaren zouden kunnen zijn. Besluitvorming over het beschikbaar stellen van aanvullende financiële middelen aan ProRail voor de instandhouding van het spoor, waaronder voor het duurzaam bermbeheer, zal in 2022 plaatsvinden. Ik zal de Tweede Kamer via de reguliere begrotingscyclus vervolgens hierover nader informeren.

Uitstoot Nederlandse spoorsector

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de staatssecretaris voorts op welke wijze de CO₂-impact van spoor wordt berekend en op welke terreinen er nog mogelijkheden tot verduurzaming zijn. Hoeveel uitstoot veroorzaakt de gehele Nederlandse spoorsector? En waar zit de grootste uitstoot? Als laatste vragen deze leden welke rol zogeheten Garanties van Oorsprong (GvO's) spelen bij het terugdringen van de CO₂-uitstoot van het internationale spoor en vragen zij om een uitgebreide toelichting op de toepassing van dit instrument.

De spoorsector in Nederland streeft ernaar om in 2050 volledig CO₂-neutraal te zijn. Hierbij gaat het zowel om directe uitstoot als om emissie die vrijkomt door de productie van materiaal. Ook emissies als gevolg van aanleg en onderhoud worden hierbij meegenomen. De sector heeft in onderlinge samenwerking de gezamenlijke CO₂ voetafdruk bepaald. Deze voetafdruk kwam in 2018 uit op 64 mln. ton CO₂ voor spoor-goederenvervoer en 68 mln. kg CO₂ voor personenvervoer. Hierbij gaat het om directe uitstoot en om energieverbruik¹⁰¹. De grootste bronnen van CO₂ uitstoot in de sector¹⁰² betreffen het energieverbruik van

¹⁰¹ Zie: Rapport CO₂-footprint 2018 OV- en spoorsector - Platform duurzaam ov en spoor

¹⁰² Zie: Dominantieanalyse ProRail 2021

dieseltreinen en het voertuig- en materieelgebruik van aannemers bij het onderhouden en aanleggen van zogenoemde spoordragende kunstwerken, waar bijvoorbeeld veel beton en staal in is verwerkt.

De energiecomponent in de voetafdruk is (afgezien van de diesel voor het rijden van treinen) beperkt. Volgens de resultaten van de MeerJarenAfspraak Energiebesparing 3 gebruikte de railsector zo'n 94% duurzaam opgewekte energie in 2020. Het gaat hierbij vooral om energie die duurzaam wordt ingekocht door gebruik van Garanties van Oorsprong, kortweg GvO's. Onder andere Arriva, NS Groep en ProRail zijn aangesloten bij dit convenant. Door middel van de aankoop van Garanties van Oorsprong wordt geborgd dat de totale hoeveelheid verbruikte energie van groene bronnen afkomstig is. Door een systematiek van centrale registratie wordt dubbeltelling voorkomen en dienen GvO's als bewijs dat de energie daadwerkelijk duurzaam is opgewekt. Naast de inkoop van de energie zelf, kopen verbruikende partijen ook GvO's tegen marktwaarde. De prijsstelling van GvO's is afhankelijk van de vraag waardoor een marktwerking wordt aangejaagd die het investeren in duurzame opwekking stimuleert.

Maaslijn

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris of het provinciaal inpassingsplan door de provincies Noord-Brabant en Limburg al is vastgesteld. Daarnaast vragen deze leden wanneer de projectbeslissing kan worden genomen en met de realisatiefase kan worden gestart.

Op 5 november respectievelijk 12 november hebben de provinciale staten (PS) van Noord-Brabant en van Limburg het provinciaal inpassingsplan Maaslijn vastgesteld. Dit is een belangrijke mijlpaal. In mijn brief van 16 december 2021¹⁰³ heb ik melding gemaakt van de genomen projectbeslissing Maaslijn. Ook dat is een belangrijke mijlpaal, die tevens de start van de realisatiefase markeert. In de zomer van 2022 geldt er opnieuw een go/no go moment gekoppeld aan de afronding van de aanbesteding. Anders dan gebruikelijk bij projecten in de realisatiefase informeer ik u voorafgaand aan de definitieve gunning over de dan actuele planning en voortgang van het project Maaslijn.

Abellio

De leden van de CDA-fractie constateren dat de NS een deel van de treindiensten in Duitsland dreigt kwijt te raken. Abellio, de noodlijdende dochter van NS, verliest vanaf 1 februari zijn contract voor regionale treinverbindingen in het Ruhrgebied. Ook andere internationale activiteiten van NS – in meerdere regio's in Duitsland en in het Verenigd Koninkrijk – staan onder druk. Deze leden vragen de staatssecretaris of er, en zo ja, welke, gevolgen verbonden zijn aan deze, naar het schijnt, ontmanteling van buitenlandse activiteiten van NS. Is de NS voornemens om zich terug te trekken uit alle buitenlandse concessies? Zo ja, per wanneer en waar? Zo nee, welke toegevoegde waarde ziet de NS om hier nog mee door te gaan?

De leden van de PVV-fractie constateren dat de NS in het buitenland blunder na blunder begaat. Deze leden verzoeken de staatssecretaris met klem de focus van de NS prioritair te richten op het Nederlandse spoor en buitenlandse avonturen zoals in

¹⁰³ Kamerstuk 35 925 A, nr. 18

Engeland en Duitsland te stoppen. Deze leden vragen aan de staatssecretaris of hij het eens is dat de NS betaald wordt door de Nederlandse belastingbetaler en dat Nederland dus ook te allen tijde op de eerste plaats moet komen te staan. Voorts verzoeken deze leden om spoedige beantwoording van de Kamervragen over het verlies van een fors deel van de Duitse treindiensten.

De minister van Financiën heeft uw Kamer op 7 december 2021¹⁰⁴ in het schriftelijk overleg staatsdeelnemingen geïnformeerd over de ontwikkelingen bij Abellio in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

In deze beantwoording gaat de minister van Financiën in op de (financiële) gevolgen van deze ontwikkelingen en voor de buitenlandstrategie van NS. Hij geeft in die beantwoording tevens aan dat uw Kamer wordt geïnformeerd over de financiële gevolgen van de ontwikkelingen bij Abellio Duitsland, zodra de herstructurering is afgerond.

Op 10 december 2021 heeft de minister van Financiën de vragen van het lid Madlener (PVV) beantwoord.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Kamerstuk 28 165, nr. 356

¹⁰⁵ Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 1043