

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief Beantwoording vragen commissie over de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2019-2 en rapportage ADR (Kamerstuk 32 404, nr. 98) (Kamerstuk 32 404, nr. 99), het NS onderzoek ontspoorde trein bij Voorburg op 2 januari 2020 (Kamerstuk 29 893, nr. 246), het Verslag Basisnet 2019 en aanpak voor een robuust Basisnet 2028 (Kamerstuk 30 371, nr. 71), de Frequentieverhoging Arnhem – Schiphol – Rotterdam (Kamerstuk 32 404, nr. 100), de Ontwikkelingen nationaal en internationaal spoorvervoer voor reizigers (Kamerstuk 29 984, nr. 902), de Dertiende voortgangsrapportage ERTMS, tevens geactualiseerde basisrapportage (Kamerstuk 33 652, nr. 77), de Derde Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Rotterdam (Kamerstuk 32 404, nr. 101), de Emplacementen en Havenspoorlijn Rotterdam (Kamerstuk 29 893, nr. 248), haar Reactie op het Rli-advies «Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersvervoer per trein (Kamerstuk 29 984, nr. 903), de 43e Voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 514), het Controlerapport Auditdienst Rijk (ADR) bij 43e Voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 515), de Stand van zaken beleidsintensivering spoortrillingen (Kamerstuk 22 984, nr. 906), de Voortgang internationaal personenvervoer per spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 915), de Veiligheid van het spoor (Kamerstuk 29 893, nr. 249) en haar Beantwoording vragen commissie over de Dertiende voortgangsrapportage ERTMS, tevens geactualiseerde basisrapportage (Kamerstuk 33 652, nr. 77) (Kamerstuk 33 652, nr. 78).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Inhoudsopgave	blz.
I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inleiding	2
Inbreng rapporteur PHS, het lid Ziengs (VVD)	3
Inbreng rapporteur ERTMS, het lid Van Aalst (PVV)	4
VVD-fractie	5
PVV-fractie	6
CDA-fractie	9
D66-fractie	11
GroenLinks-fractie	15
SP-fractie	17
ChristenUnie-fractie	18
II Reactie van de bewindspersoon	20

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De rapporteur, het lid Ziengs, heeft kennisgenomen van de derde voortgangsrapportage van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

De rapporteur, het lid Van Aalst, heeft kennisgenomen van de dertiende voortgangsrapportage over het European Rail Traffic Management System (ERTMS).

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van het schriftelijke overleg Spoor, spoorveiligheid en ERTMS van 3 december 2020. Deze leden hebben op verschillende onderdelen vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de bijgevoegde documenten van dit schriftelijk overleg Spoor, spoorveiligheid en ERTMS. Deze leden hebben vragen en opmerkingen bij het brede scala aan onderwerpen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de derde voortgangsrapportage van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en hebben nog enkele vragen hierover.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg Spoor, spoorveiligheid en ERTMS, en hebben daarop de volgende inbreng.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de verschillende voortgangsrapportages en stukken betreffende het SO Spoor, spoorveiligheid & ERTMS. Zij willen de Staatssecretaris hierover de volgende vragen stellen.

Inbreng rapporteur PHS, het lid Ziengs (VVD)

PHS en corona

De rapporteur heeft kennisgenomen van de derde voortgangsrapportage van PHS. De rapporteur is positief over het feit dat de doorontwikkeling van het PHS onverminderd doorgaat ondanks de coronacrisis. De rapporteur is wel benieuwd naar de effecten. In hoeverre verwacht de staatssecretaris dat projectkosten zullen veranderen door de coronacrisis? Hoe wordt er rekening gehouden met dit potentiële risico? De rapporteur merkt op dat corona ons reisgedrag mogelijk ook permanent heeft aangepast. Meerdere bedrijven gaan ook na corona thuiswerken stimuleren. Hoe en in welke mate houdt de Staatssecretaris binnen PHS rekening met mogelijk permanente veranderingen in reisgedrag door corona? Verwacht de Staatssecretaris dat de gehanteerde reizigersprognoses voor 2030 (gebaseerd op WLO3-laag en WLO-hoog) hierdoor moeten worden bijgesteld? In hoeverre verschilt de invloed van de coronacrisis op de voortgang van het programma PHS van de invloed op het European Rail Traffic Management System (ERTMS)? Hoe verklaart de Staatssecretaris deze mogelijke verschillen?

Financieel tekort

De rapporteur heeft wel zorgen over de toename van het potentiële financiële tekort binnen het PHS. Hij zou dan ook graag van de Staatssecretaris willen weten hoe dit potentiële tekort teruggedrongen zal worden. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe de in de voortgangsrapportage genoemde 151 miljoen euro aan exogene risico's zich verhoudt tot het potentiële tekort van 293 miljoen euro? Betekent dit dat er een potentieel budgettekort is in de range van 293 miljoen – 444 miljoen euro? Hoe verhoudt dit potentieel budgettekort zich tot de risicoreservering van 250 miljoen euro in het Infrastructuurfonds? In hoeverre verwacht de Staatssecretaris dat deze reservering voldoende is, gegeven het potentiële budgettekort? In hoeverre verwacht de Staatssecretaris dat door het potentiële budgettekort versoeringen in het programma nodig zijn die de doelstellingen en ambities van PHS kunnen raken?

Vertraging van projecten

De rapporteur constateert dat er meerdere projecten binnen het PHS zijn die (mogelijk) vertraging oplopen. De rapporteur beschouwt het terugdringen van vertraging van projecten als een belangrijk aandachtspunt. Hij zou graag van de Staatssecretaris willen weten hoe er tijdig geanticipeerd kan worden op vertragingen en hoe vertragingen in de toekomst gereduceerd zouden kunnen worden.

Corridor Amsterdam-Alkmaar en project Zuidasdok

De rapporteur moet daarbij opmerken dat de splitsing van de corridor Amsterdam-Alkmaar een goede maatregel lijkt die, zo nodig, ook op andere corridors zou kunnen worden toegepast. Kan de Staatssecretaris daarbij wel aangeven waarom de opsplitsing van de planning bij Sloterdijk in een deel voor de Haarlemcorridor en een deel voor de Alkmaarcorridor ervoor zorgt dat de indienststelling van de Alkmaarcorridor met negen maanden vertraagt (van 2024 naar 2025)? Hoe verhoudt de geplande indienststelling van de Alkmaarcorridor in 2025 zich tot verschillende maatregelen (zoals «Uitbreiden emplacement Uitgeest» en «Extra opstelcapaciteit reizigersmaterieel Heerhugowaard») waarvan de planning naar 2027 is verschoven? Wat zijn de gevolgen van de vertraging bij Amsterdam Centraal en bij het Zuidasdok voor de planning van OV

SAAL? Wat houdt de vertraging bij het MIRT-project «Multimodale Knoop Schiphol» in? Wat zijn de achterliggende redenen van de vertraging en in hoeverre vertraagt dit de gehele planning van OV SAAL? Voor het einde van 2021 staat een uitbreiding van het aantal intercity's gepland. De rapporteur zou daarbij graag willen weten in welke mate de coronacrisis voor vertraging zou kunnen zorgen. Wat is de meest realistische planning voor realisatie van Amsterdam Centraal? Wat zijn de gevolgen in tijd en kosten van de vertraging bij Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid voor (aansluitende) reizigerscorridors?

Tweede tunnelbuis Delft

De rapporteur constateert uitdagingen bij de tweede tunnelbuis bij Delft. De rapporteur zou graag willen weten wanneer de onderzoeksresultaten van de planning naar de Kamer worden gestuurd. In hoeverre waren uitdagingen rondom de realisatie van deze tunneltechnische installaties te voorzien? Kan de Staatssecretaris aangeven welke «verbeteracties» zij beoogt om de genoemde uitdagingen rond de uitvoering van de tweede tunnelbuis bij Delft het hoofd te bieden? Kan zij aangeven wat zij precies bedoelt met «tunneltechnische installaties»? En welke conflicten zijn er ontstaan met de aannemer?

Traject Meteren-Boxtel

Waarom wordt de vertraging op dit belangrijke schakelpunt niet als één van de toprioriteiten op programmaniveau aangemerkt? Wat zijn de gevolgen van de vertraging bij het traject Meteren-Boxtel voor het realiseren van de doelstellingen van PHS in het algemeen en op aansluitende trajecten en corridors?

Ontbreken risicokwantificering

De rapporteur zou graag willen weten wat de nadelen zijn van het ontbreken van risicokwantificering in de derde voortgangsrapportage. De rapporteur ontvangt tevens graag een toelichting op de stelling dat een kwantificering van risico's per corridor ten koste zou gaan van de positie van lenW en/of ProRail. De rapporteur vraagt daarbij of het niet mogelijk is om op een andere manier inzicht te geven in de risico's zonder afbreuk te doen aan de positie van lenW en/of ProRail.

Aanbevelingen volgende voortgangsrapportage

De rapporteur ziet kansen voor verbetering voor de volgende rapportage. Zo zou een overzichtelijk schema van de planning van PHS-projecten een nuttige aanvulling kunnen zijn. Daarbij zou een nadere toelichting op de ontwikkeling van de «draaischrijven» binnen het PHS tevens erg nuttig zijn.

Inbreng rapporteur ERTMS, het lid Van Aalst (PVV)

De rapporteur zal enkele punten toelichten die betrekking hebben op het onderwerp van een goede en gedegen informatievoorziening richting de Kamer.

De rapporteur verzoekt de Staatssecretaris nogmaals om in de risico-overzichten in de voortgangsrapportage ook te rapporteren over de kansen van het optreden daarvan, weergegeven in percentages, en bij het optreden van deze individuele risico's, over de impact daarvan in euro's, conform het risicodossier.

De rapporteur verzoekt de Staatssecretaris een indicatie te geven wanneer de Kamer nadere informatie krijgt ten aanzien van waarden/voortgang op de indicatoren «de capaciteit en het percentage capaciteitsgroei spoorcorridors met ERTMS» en «de benutte gerealiseerde capaciteit spoorcorridors met ERTMS», die de rapporteur eerder verzocht heeft op te nemen in de nieuwe basis- en voortgangsrapportages.

De rapporteur verzoekt de Staatssecretaris concreter dan in de dertiende voortgangsrapportage aan te geven waar de 321 miljoen euro aan nieuwe verplichtingen aan wordt besteed.

De rapporteur verzoekt de Staatssecretaris een uitsplitsing te geven van het totale budget voor ERTMS (2.461 miljoen euro) in de verschillende deelprojecten en aan te geven hoe de aangekondigde aanbesteding van 440 miljoen euro en de in de afgelopen periode aangegane verplichtingen van 321 miljoen euro passen in dit beeld. De rapporteur verzoekt om ook in volgende rapportages een dergelijke uitsplitsing te maken.

De rapporteur verzoekt de Staatssecretaris om nader toe te lichten hoe door het ogenschijnlijk simpelweg omdraaien van de bouwvolgorde bij station Amsterdam Zuid (eerst ERTMS en dan pas PHS) een mogelijke planningsvertraging van acht jaar op het baanvak OV SAAL-West wordt voorkomen.

VVD-fractie

ERTMS

De leden van de VVD-fractie zien dat er voortgang wordt geboekt en dat Nederland inmiddels voldoet aan baseline 3. Hierbij merken deze leden wel op dat er een verschil is tussen de ontwikkeling van het ERTMS in Nederland in vergelijking met België. In de beantwoording van de feitelijke vragen wordt kort toegelicht wat de stand van zaken is. Deze leden zouden graag de gevolgen voor internationaal spoorverkeer tussen Nederland en België inzichtelijk willen krijgen, nu Belgisch materieel niet in Nederland mag rijden. Hierbij zouden deze leden graag een indicatie willen op welke termijn het Belgische materieel zal voldoen aan baseline 3. Daarnaast vragen deze leden of de Staatssecretaris een meerwaarde ziet in het sluiten van ERTMS-interoperabiliteitsverdragen met onze buurlanden om internationaal spoorverkeer te waarborgen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de noodzakelijke ombouw van goederentreinen om geschikt te zijn voor het ERTMS stagneert. Daarom vragen zij aan de Staatssecretaris hoe de ombouw gestimuleerd zou kunnen worden. Ook willen deze leden graag dat er structurele monitoring wordt toegepast om de ombouw van goederentreinen in zicht te houden. Deze leden ontvangen signalen dat er extra geld nodig is om dit ombouwproces vlot te trekken. Ondernemers in het spoorgoederenvervoer kunnen deze lasten zelf niet dragen. In de beantwoording van de vragen over de voortgangsrapportage wordt dat ook erkend. Op welke termijn denkt de Staatssecretaris de mogelijk te nemen maatregelen in kaart te hebben gebracht? Kunnen voor de financiering gelden uit de pot onvoorzien gebruikt worden?

Hogesnelheidslijn Zuid

De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over het financiële tekort voor het oplossen van de zettingsproblematiek. Deze leden vragen waarom kwantitatieve informatie over kostenoverschrijvingen ontbreekt.

Ook vragen zij de Staatssecretaris om spoedig verbetervoorstellen te maken om kostenoverschrijdingen te voorkomen.

Beschikbaarheidsvergoeding

De leden van de VVD-fractie zijn op de hoogte van het starten van de uitbetaling van de beschikbaarheidsvergoeding. Deze leden hebben vernomen dat er dit jaar circa 500 miljoen euro minder dan verwacht nodig is voor het uitbetalen van de beschikbaarheidsvergoeding. Was de eerder vastgestelde 1,5 miljard euro slechts een grove schatting, die nu positiever uitpakt? Deze 500 miljoen euro wordt, zoals gezegd, doorgeschoven naar 2021. Wat betekent dat voor het reeds gereserveerde geld voor de beschikbaarheidsvergoeding van 2021?

Gerechtelijke uitspraak voorgenomen gunning HRN aan NS

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het vonnis van de kortgedingrechter d.d. 1 december 2020 over het hoofdrailnet (HRN) en de voorgenomen gunning daarvan aan NS. Is de Staatssecretaris van plan om – in lijn met het vonnis – aan de Europese Commissie geschreven instemming te vragen over de nu beoogde route voor gunning van het HRN? Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij de correspondentie met de Commissie hierover zo snel als mogelijk aan de Kamer stuurt en naar aanleiding van deze correspondentie geen verdere stappen onderneemt, alvorens dit in de Kamer is besproken?

Herstelplan ov

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris of zij op de hoogte is van het rapport van Rover «Bouwstenen voor een ov-herstelplan», waarin aanbevelingen worden gedaan om het herstel van de ov-sector te bevorderen. Wat is de reactie van de Staatssecretaris op dit rapport?

Internationaal personenvervoer

De leden van de VVD-fractie zien graag dat er kritische prestatie-indicatoren (KPI's) worden verbonden aan internationale lijnen, om zo de kwaliteit van deze lijnen te kunnen borgen. Deze leden vragen de Staatssecretaris of en op welke termijn zij deze KPI's aan het internationaal spoor kan verbinden om kwaliteit van dienstverlening effectief te kunnen monitoren.

Compensatieregeling Waalhaven

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat de bestaande compensatieregeling Waalhaven door ProRail niet voortgezet zou worden. De nieuwe beoogde compensatieregeling van ProRail leidt tot kritiek bij belanghebbenden. Zou de Staatssecretaris op dit punt kunnen reflecteren?

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij zich beseft hoe groot het probleem van het dreigend tekort aan goederenlocs met ERTMS is. Ondernemers wijzen op de noodzaak tot volledige compensatie van de ombouw en noodgedwongen vervanging van de goederenlocs naar ERTMS. Met het huidige programmabesluit dreigt er een tekort van circa 600 locomotieven met ERTMS. Zonder voldoende goederenlocomotieven is de doelstelling van 54 tot 61 miljoen ton goederenvervoer per spoor in 2030 onhaalbaar. Moeten deze 600 loco-

motieven worden omgebouwd en noodgedwongen worden vervangen, dan is er sprake van circa 600 locs x € 5.000 tot € 20.000 extra «cost of use» per maand, en dat is circa 75 miljoen euro per jaar. Daartegenover staan geen extra inkomsten en geen kostenbesparingen als gevolg van deze investering/extra kostenpost. Wat gaat de Staatssecretaris aan deze situatie doen?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris wat zij van de zorgen van de spoorgoederensector vindt over het niet geborgd zijn van de interoperabiliteit met omliggende landen, in het bijzonder Duitsland. Deze leden stellen dat bij het groot project ERTMS geen sprake is van een doelgerichte en daadkrachtige aansturing en besturing op interoperabiliteit met de omliggende landen, waarvan Duitsland het allerbelangrijkste is. Herkent de Staatssecretaris deze kritiek en zo ja, welke stappen neemt zij om dit probleem weg te nemen?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij kan reageren op de stelling dat rangeren onder ERTMS voorlopig een fata morgana is. Er kan met het ERTMS van nu en in 2026 niet veilig geduwd gerangeerd worden. Dat is een enorme operationele barrière. Zonder geduwd rangeren kan veel goederenvervoer niet plaatsvinden. Daarnaast kunnen de huidige rangeerlocomotieven technisch en economisch niet worden omgebouwd voor ERTMS. Tegelijkertijd zijn er geen nieuwe rangeerlocomotieven voor de Nederlandse markt beschikbaar. Rangeerlocomotieven zijn onmisbaar voor de toch al dure «last mile» van het spoorgoederenvervoer. Hoe houdt de Staatssecretaris de ondernemers in deze situatie aan boord?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris welk budget er vrijkomt als we per 1 januari 2021 stoppen met het groot project ERTMS, na aftrek van de kosten van alle nodige investeringen in het actualiseren van de automatische treinbeïnvloeding (ATB). Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat als blijkt dat de kosten voor ERTMS uit de klauwen lopen, de ondernemers de dupe worden en er van die internationale visie weinig terecht komt, Nederland altijd moet kunnen stoppen met dit project of het project «on hold» moet kunnen zetten? Is de Staatssecretaris bereid deze optie te verkennen, als optie concreet uit te werken en bij elke voortgangsrapportage te actualiseren?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris waarom ProRail de bestaande compensatieregeling Waalhaven niet wil handhaven. Vrijdag einde middag, twee werkdagen voor de Spoorgoederentafel werden ondernemers verrast met een voorstel voor een compensatieregeling waarbij de spoorgoederenvervoerders en intermodale operatoren zwaar onvoldoende worden gecompenseerd voor verliezen (= vermogensschade, geen inkomstenderving, geen imagoschade) als gevolg van de gebruiksbepalingen op emplacement Waalhaven in verband met omgevingsvergunningssperikelen van ProRail, doordat de blusvoorzieningen van ProRail niet op orde zijn volgens het lokaal bevoegd gezag. De vermogensschade bedraagt circa € 600 tot € 750 per extra handeling en rit, omdat niet op de Waalhaven mag worden gerangeerd met treinen met gevaarlijke stoffen erin en er tevens geen lokwissel mag plaatsvinden (van elektrische tractie naar dieseltractie om van de Waalhaven het Rail Service Center Rotterdam op te kunnen rijden voor laden/lossen en vice versa). Hierdoor moeten deze noodzakelijke spoorvoersactiviteiten sinds 13 september 2019 plaatshebben op Kijfhoek, Botlek, Pernis dan wel Maasvlakte West. Waarom worden ondernemers met deze enorme kosten opgezadeld, heeft de Staatssecretaris dit nog steeds niet geregeld en krijgen ondernemers nu ook nog eens deze trap na?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris waarom de compensatieregeling nu nodeloos ingewikkeld wordt. In plaats van de bestaande compensatieregeling Waalhaven wordt nu een regeling aangeboden die bij een infrastoring die meer dan 120 minuten vertraging van de treinen veroorzaakt en die minder dan vijf dagen duurt, een tariefafslag per treinkilometer kent van maximaal € 0,50 per treinkilometer en een tariefafslag van 20% op de parkeerkosten. Dan moet een vervoerder dus 1.100 tot 1.500 treinkilometers aan vertraagde treinen hebben per extra handling en rit. Kijfhoek-Waalhaven is ongeveer 17 kilometer. Dan kan je narekenen hoeveel treinen er hinder moeten ondervinden van zo'n storing om überhaupt het verlies van de Waalhaven gecompenseerd te krijgen: 60 tot 85 treinen. Dit lijkt deze leden niet logisch. Partijen moeten worden gecompenseerd voor de opgelopen schade en niet een forse kans of zelfs bij voorbaat de zekerheid hebben dat dit bij verre na niet gebeurt.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris waarom zij de spoorgoederensector de oorlog verklaart. Door werkeloos toe te kijken hoe een op zich functionerende compensatieregeling wordt gesloopt en zichzelf alleen maar op haar D66-deugborst te kloppen, jaagt ze ondernemers tegen zich in het harnas. Is zij zich voldoende doordrongen van de consequenties van deze houding?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij op gaat treden bij het dispuut met ProRail en de ondernemers over het punt dat alle goederenvervoerders en intermodale operatoren (die ook opstel-sporen huren van ProRail) niet akkoord zijn dat voor infrastoringen van meer dan vijf dagen specifieke compensatieafspraken gemaakt kunnen worden op basis van de eenzijdig opgedrongen algemene voorwaarden van ProRail. Op basis van de algemene voorwaarden van ProRail is het in het algemeen heel moeilijk om opgelopen verliezen door ProRail-falen te verhalen. Hiervoor zullen separate afspraken gemaakt moeten worden voor 2021–2023. Gaat de Staatssecretaris daarvoor zorgen?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris waarom zij de tijdelijke compensatieregeling voor omrijden wegens beperkte of geen capaciteit op de Betuweroute door werkzaamheden aan het derde spoor niet verlengt. Dat betekent dat het spoorgoederenvervoer 1,5 miljoen tot 2,5 miljoen euro per jaar aan extra kosten krijgt. In 2021 wordt heel veel gebouwd aan het derde spoor, dus zal volgend jaar het spoorgoederenvervoer, als hierop niet wordt bijgestuurd, 2,5 miljoen euro duurder worden. Het is onzorgvuldig dat lenW dit «vergeten» is goed en tijdig te regelen. Temeer daar RailGood lenW hierop meerdere malen in 2020 heeft gerappelleerd en ook de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam hun steun hebben uitgesproken tijdens de Spoorgoederentafel in september 2020.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris hoe zij het budget van 9 miljoen euro voor de modal shift gaat inzetten. Is zij het met deze leden eens dat dit budget naar concrete zaken moet gaan en niet naar de groene bobo's die van zulk overheidsbeleid hun verdienmodel hebben gemaakt? Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat enkele goede investeringen zijn: zo spoedig mogelijk halvering van de opsteltarieven voor intermodale treinen en wagensets, net als in Zwitserland alle treinen boven de 550 meter treinlengte een transport-efficiency- en modalshiftbonus op de gebruiksvergoeding geven of te investeren in vervoer van niet verkraanbare trailers per spoor in plaats van over de weg of ruimte in de eerste paar jaar te geven voor de opstart van nieuwe intermodale shuttles op nieuwe bestemmingen (zoals

Rotterdamse haven – Railport Groningen) met vijf jaar risicodragend commitment van marktpartijen?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris om erop toe te zien dat dit soort, op hoofdlijnen voorgeschotelde Haagse «modal shift»-konijnen uit de hoge hoed, niet afleiden van de kern waar het om gaat, en dat is: het huis van ProRail op orde, een gelijk speelveld en kostenverlaging voor het gebruik van het spoor. Deze leden vragen of de Staatssecretaris zich bij de zaken wil houden die echt bijdragen aan de modal shift en niet aan zaken die daar juist niet aan bijdragen.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie krijgen vanuit de samenleving veel zorgwekkende verhalen over trillingen op en rond het spoor. Deze leden maken zich zorgen dat het steeds moeilijker wordt om de geluidsoverlast van treinen te beperken, mede vanwege de verwachte verdere groei van het treinverkeer. Kan de Staatssecretaris een quickscan laten verrichten van de geprognosticeerde groei van het treinverkeer in 2030 in verhouding tot de verwachte geluidbelasting?

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris of zij wel «on track» is met het gegeven om in 2021 de geluidskaart op te leveren. De frequenties en de geluidsproductie lijken te stijgen. Daarom zouden deze leden graag een reactie krijgen. Welke stappen is de Staatssecretaris bereid te zetten? Kijkt zij daarbij specifiek naar: 1) het beter benutten van bestaande routes en het investeren in nieuwe routes, 2) het actualiseren van geluidregelgeving en het investeren in geluidsarm materieel en infrastructuur, 3) het omleiden van gevaarlijke stoffen en zwaar containervervoer om woonkernen en dichtbevolkte gebieden heen? Graag ontvangen deze leden een reactie.

De leden van de CDA-fractie willen het vervolgens hebben over het onderwerp ammoniak- en chloortreinen. Kan de Staatssecretaris een overzicht geven van de verschillende plekken en steden waar in Nederland chloor- en ammoniaktreinen rijden, zoals in Venlo? Deze leden willen de Staatssecretaris graag wijzen op het convenant dat in 2009 is afgesloten om het rijden van giftreinen te verminderen, genaamd «Convenant DSM afbouw ammoniaktransporten». In artikel 6 van dit convenant worden prestatieafspraken gemaakt. In hoeverre zijn deze prestatieafspraken nagekomen en welke niet, zo vragen deze leden aan de Staatssecretaris. In artikel 7 van het convenant wordt gesproken over een jaarlijkse rapportage. Deze leden vragen of dat is gebeurd. Zo ja, wat zijn de conclusies en kan de Staatssecretaris deze rapporten delen met de Kamer? Op het traject IJmuiden – Geleen wordt niet meer met ammoniak- en/of chloortreinen gereden, waardoor de treinen met gevaarlijke stoffen door Venlo heen rijden. Deze leden zijn benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris. Is de Staatssecretaris bereid in gesprek te gaan met de gemeente Venlo en bezorgde bewoners? Deze leden vragen de Staatssecretaris toekomstige plannen rondom ammoniak- en chloortreinen te duiden en dit met gemeente, bewoners en de Kamer te delen. Deze leden vragen de Staatssecretaris welke alternatieven er zijn om ammoniak en chloor niet door stedelijke gebieden te laten vervoeren. Kijkt de Staatssecretaris daarbij ook actief naar alternatieven, zoals via buisleidingen of scheepvaart, zo vragen deze leden. Welke stappen is de Staatssecretaris bereid te zetten om grenzen te stellen aan de ammoniak- en chloortransporten en hierop te handhaven? Is de Staatssecretaris bereid in gesprek te gaan met de verantwoordelijk bedrijven met als doel om afbouw te realiseren?

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris wat spoorveiligheid betreft een update te geven rondom Santpoort-Zuid en de sluiting van de gevaarlijke overweg. Deze leden willen de Staatssecretaris een compliment geven over het handelen rondom deze onveilige overweg, maar vragen naar een specifieke datum voor sluiting van de onbewaakte overweg. Het risicomangement en de defecten bij het rangeerterrein Kijfhoek zijn deze leden een doorn in het oog. Kan de Staatssecretaris aangeven welke stappen zij daartoe gezet heeft en gaat zetten om de problemen rondom dit rangeerterrein op te lossen? Graag ontvangen deze leden een overzicht van wat er tot op heden is gebeurd.

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris een update te geven van de uitvoering van motie-Amhaouch/Schonis (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 27) over de Maglev-magneettrein. Het rapport geeft aan dat de Maglev een veelbelovende optie is en een realistische trein in de toekomst. Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat de Maglev-magneettrein verder onderzocht wordt en op de politieke agenda blijft, bijvoorbeeld voor de Lelylijn? Deze leden merken op dat verschillende andere landen al verder zijn dan Nederland met deze innovatieve trein. Wat deze leden betreft is het zeer de moeite waard om hier een realistische studie naar uit te laten voeren. Graag ontvangen zij hierop een reactie van de Staatssecretaris.

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris hoe het met de plannen staat van de NS om de toekomstige dubbeldekkers te bestellen. Deze leden zijn benieuwd naar de stand van zaken en ontvangen hier graag een update over.

De leden van de CDA-fractie zien op het gebied van mobiele data een transitie naar 5G, wat deze leden erg belangrijk vinden. Daarentegen is de beschikbaarheid van internet en mobiele data in Nederland op veel plekken helaas nog niet in orde, bijvoorbeeld op veel spoortrajecten. Vorig jaar hebben deze leden samen met de leden van de ChristenUnie-fractie middels een amendement (Kamerstuk 35 300 A, nr. 9) geld vrijgemaakt voor een verbeterde mobiele bereikbaarheid in de treinen. Hoe staat het met de uitvoering van dit amendement? De Staatssecretaris heeft aangegeven samen met de betrokken partijen een plan op te stellen om gelden uit het amendement ten goede te laten komen voor beter internet in de trein. Deze leden zien graag de ambitie vertaald worden in actie. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer de studenten en forenzen van en naar de regio eindelijk gebruik kunnen maken van betrouwbare mobiele bereikbaarheid in de treinen?

De leden van de CDA-fractie merken op dat de Staatssecretaris heeft toegezegd dat in januari 2020 een eindrapport naar de Kamer zou komen om pensioenfondsen en andere private investeerders mogelijk te betrekken bij infrastructurele projecten, conform de motie-Amhaouch c.s. (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 37). Zou de Staatssecretaris dit rapport naar de Kamer kunnen sturen? Wat is de laatste status hiervan, zo willen deze leden weten.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de status is van de Maaslijn. Is de financiële dekking van de partners bij de Maaslijn compleet? Kan de Staatssecretaris aangeven welke partner wat bijdraagt? Wanneer denkt de Staatssecretaris dat de schop de grond in gaat om aan deze lijn te beginnen, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen voorts hoe het staat met de aanbesteding van Eindhoven-Düsseldorf. Zijn we nog «on track» met de eerder gestelde plannen, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris tot slot naar de stand van zaken omtrent de pilot over grensoverschrijdende ticketing. Hoe staat het daarmee? Wanneer komen de resultaten hiervan naar de Kamer, zo willen deze leden weten.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie willen benadrukken trots te zijn op de spoorwegmedewerkers, die ondanks de bijzondere omstandigheden als gevolg van de COVID-19 pandemie onverminderd door hebben gewerkt aan het Nederlandse spoor.

De leden van de D66-fractie zien dat in de derde voortgangsrapportage bij de top drie van risico's per corridor geen kwantificering van risico's wordt gegeven. Een dergelijke kwantificatie van risico's zou de positie van het ministerie en/of ProRail in het geding brengen. Wat is de reden hiervoor? Ziet de Staatssecretaris kans om in een volgende voortgangsrapportage toch de kwantificatie van de top drie aan risico's per corridor op te nemen, bijvoorbeeld in kans en tijd, of op een andere wijze die de positie van partijen niet schaadt? Is het mogelijk om in de volgende rapportage naast de ontwikkeling van jaarlijkse reizigersaantallen op PHS-corridors ook de landelijke ontwikkeling van reizigersaantallen op het spoor als referentie weer te geven? Is het tevens mogelijk om in de voortgangsrapportage ook duidelijk te beschrijven hoe ontwikkelingen op belangrijke schakelpunten («draaischijven») in het PHS-netwerk, zoals Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid, de voortgang van de planning op de verschillende PHS-corridors beïnvloeden?

De leden van de D66-fractie hebben enkele zorgen omtrent de gewijzigde indienststellingsdatum op het traject Meteren-Boxtel. Ook zien deze leden dat het tekort op het budget bij dit project is opgelopen. De Staatssecretaris stelt enerzijds dat een latere oplevering onvermijdelijk zal zijn, terwijl zij anderzijds in de rapportage aangeeft dat met de aanpassing van de mijlpalen het haalbaarheidspercentage van de planning op meer dan 85% mogelijk is. Kan de Staatssecretaris inzicht geven over hoe dit haalbaarheidspercentage kan stijgen?

De leden van de D66-fractie lezen dat het tekort het afgelopen half jaar met bijna 31 miljoen euro is opgelopen, terwijl in de tweede voortgangsrapportage sprake was van een afname. Circa 151 miljoen euro aan risico's zijn geïnventariseerd. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe deze risico's zich verhouden tot het potentieel tekort van 293 miljoen euro? Hoe verhoudt dit potentieel budgettekort zich tot de risicoservering van 250 miljoen euro in het Infrastructuurfonds? Deze leden zijn van mening dat vanwege de doelstelling van het project, versoeringen in het programma vanwege het tekort niet aan de orde zijn. Is de Staatssecretaris dit met deze leden eens? Worden nog veranderingen in projectkosten en in de reizigersprognose verwacht vanwege de coronacrisis?

OV SAAL

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat het nieuw voorgestelde dienstregelingsmodel op de SAAL-corridor ervoor zorgt dat de overgrote meerderheid van de reizigers erop vooruitgaat qua deur-tot-deurreistijd. Echter, voor 1.500 reizigers is geen sprake van een verbetering, maar een verslechtering qua reistijd. Kan de Staatssecretaris toelichten hoeveel reizigers dit betreft? Eventuele mitigatie van nadelen wordt nog verder uitgewerkt. Deze leden lezen dat na de zomer van 2021 een definitieve keuze gemaakt kan worden. Past deze tijdslijn in de doelstelling van de OV SAAL-corridor? Deze leden lezen dat de indienststelling is bijgesteld naar

2025. Wat is de achterliggende reden voor deze vertraging? Verwacht de Staatssecretaris gevolgen van de vertraging bij Amsterdam Centraal en het Zuidasdok voor de planning van OV SAAL?

Spoorgoederenvervoer

De leden van de D66-fractie stellen vragen bij de omvang van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Deze is met 9% toegenomen blijkt uit een analyse. Deze leden zijn meermaals benaderd door bezorgde bewoners over deze toename. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe deze overschrijdingen ontstaan en met welke reden deze overschrijdingen worden toegestaan? Tegelijkertijd worden geen overschrijdingen over de weg of het water geconstateerd. Kan de Staatssecretaris verklaren waarom alleen overschrijdingen op het spoor hebben plaatsgevonden en toelichten of er alternatieven zijn gekozen om de stijging tegen te gaan?

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris naar de aanpak van het transport van ammoniak. Er zijn tientallen miljoenen euro's vrijgemaakt om het transporteren van ammoniak te stoppen, maar dat is niet gebeurd. Jaarlijks wordt nog 150.000 ton ammoniak door stedelijk gebied getransporteerd. Kent de Staatssecretaris de risico's bij het transporteren van watervrije ammoniak onder hoge druk? Kleine ongevallen met dit giftige gas leiden tot grote gezondheidsrisico's. Kan de staatsecretaris toelichten waarom geen daling heeft plaatsgevonden de afgelopen jaren?

Spoorgoederenvervoer en ERTMS

De leden van de D66-fractie zijn tevreden over de negen oplossingen met betrekking tot het goederenvervoer en ERTMS. Deze leden lezen dat pas na de zomer van 2021 keuzes gemaakt worden omtrent deze oplossingsrichtingen en maken zich zorgen over eventuele vertragingen. Kan de Staatssecretaris inzichtelijk maken wanneer deze leden hierover kunnen beslissen en kan zij garanderen dat verdere vertraging op dit punt niet zal plaatsvinden?

De leden van de D66-fractie stellen vragen rondom de doelstelling van 54 tot 61 miljoen ton goederenvervoer per spoor in 2030. Er dreigt een tekort van ongeveer 600 locomotieven met ERTMS als deze niet worden omgebouwd. Het ombouwen kost de komende jaren veel geld en leidt tot verliesgevendende bedrijfsvoering. Op welke manier kan de staatsecretaris de spoorgoederenvervoerders ondersteunen, zodat de concurrentiepositie van het goederenvervoer gehandhaafd blijft?

De leden van de D66-fractie lezen dat de interoperabiliteit met omliggende landen niet geborgd is. Gesproken wordt over een nationale benadering van de uitrol van ERTMS. Is de Staatssecretaris van mening dat dit tot problemen kan leiden? Zo ja, is de Staatssecretaris bereid afspraken te maken met omliggende landen om de interoperabiliteit te versterken?

De leden van de D66-fractie zien dat Duitsland fors investeert in het geschikt maken van het spoorwegennet voor goederentreinen met een lengte van 740 meter. Welke acties onderneemt de Staatssecretaris voor Nederland op dit gebied? Ziet de Staatssecretaris kansen in deze lange goederentreinen of geeft zij prioriteit aan andere projecten?

De leden van de D66-fractie lezen dat België een andere ERTMS-baseline kiest dan Nederland. Kan de Staatssecretaris uiteenzetten of er vanwege het gebruik van verschillende baselines door buurlanden extra kosten zijn

voor spoorgoederenvervoerders? Zo ja, moeten deze extra kosten dan niet worden voorkomen?

De leden van de D66-fractie hebben tevens vernomen dat het aantal ketelwagons met gevaarlijke stoffen over de Brabantroute vele malen hoger is dan het hoogste risicoplafond van 16.350 ketelwagons. Klopt het dat afgelopen jaar 21.490 ketelwagons met gevaarlijke stoffen over dit traject hebben gereden? Zo nee, hoeveel ketelwagons zijn vervoerd over de Brabantroute? Deelt de Staatssecretaris de zorgen van omwonenden? Welke rol ziet de Staatssecretaris voor de West-Brabantroute (langs Moerdijk, Oudenbosch en Roosendaal) om de Brabantroute te ontzien? Deze leden hebben vernomen dat het vastgestelde risicoplafond op de West-

Brabantroute 50.000 ketelwagoneenheden is. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom het vastgestelde risicoplafond op de West-Brabantroute bijna drie keer hoger is dan het risicoplafond op de Brabantroute? Hoe verhouden het risicoplafond van de Brabantroute en de West-Brabantroute zich met elkaar, ook in relatie tot omwonenden? Deelt de Staatssecretaris de zorgen van deze leden omtrent de groeiprog- noses en toenemende vervoersvraag op de West-Brabantroute? Deze leden zijn van mening dat een toekomstbeeld voor het spoorgoederen- vervoer een belangrijke stip op de horizon kan zijn voor alle belangheb- benden. Is de Staatssecretaris bereid om deze stip op de horizon te zetten voor de belanghebbenden en omwonenden omtrent besluitvorming over infrastructuur en een veilige leefomgeving?

Herziening Basisnet

De leden van de D66-fractie lezen over het belang van een robuust Basisnet. Het valt deze leden echter op dat de prognoses en de op te stellen vervoersverwachtingen een belangrijke rol spelen bij de robuustheid van het Basisnet. Geconcludeerd wordt dat een structurele herziening nodig is om de knelpunten op te lossen en goed voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen. Kan de Staatssecretaris garanderen dat de vervoersverwachtingen in 2023 nu beter in kaart worden gebracht? Kan de Staatssecretaris toelichten of een structurele herziening noodza- kelijk was geweest als de toenmalige vervoersverwachtingen waren uitgekomen? Hoe gaat het evenwicht tussen vervoer, ruimtelijke ordening en veiligheid nu gewaarborgd blijven?

Internationaal spoor

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris naar de voortgang op het internationale spoor. Is zij tevreden over de huidige reistijd van Nederland naar Berlijn? Een tijdwinst van tien minuten is mooi, maar niet het resultaat waarmee mensen overtuigd worden de trein te pakken in plaats van het vliegtuig. Negen op de tien vakantiegangers pakt namelijk nog steeds de auto of het vliegtuig volgens de Minister van IenW. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat de reistijd omlaag moet? Is zij vervolgens bereid om bepaalde stations weg te laten vallen in samenspraak met Duitsland? Hoe denkt de Staatssecretaris over een vermindering van twee stations in Duitsland en één in Nederland?

De leden van de D66-fractie zijn te spreken over het uitbreiden van het aantal dagelijkse treinen naar Londen. Tegelijkertijd zijn deze leden van mening dat het aantal treinen nog niet op het gewenste niveau is. Het aantal vluchten van Londen naar Amsterdam kan drastisch verminderen als de treinverbinding aantrekkelijker wordt gemaakt. Daarom vragen de leden nogmaals aandacht voor de motie van de leden Schonis en Kröger over meer treinen naar Londen (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 39). Kan de

Staatssecretaris toelichten wat de gewenste frequentie is op deze verbinding om mensen uit het vliegtuig te halen en de trein te laten kiezen? Welke andere mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om de groei van het aantal reizigers per trein op internationale bestemmingen te laten groeien?

De leden van de D66-fractie attenderen de staatssecretaris op hun internationaal spoorplan, waarin zij pleiten voor een verbetering van de vindbaarheid, boekbaarheid en beschikbaarheid van treintickets. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) doet in zijn rapport dezelfde aanbevelingen. Wat heeft de Staatssecretaris gedaan om dit ticketproces te bevorderen? Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat vermelding van de CO₂-emissie per modaliteit een goede stimulans kan zijn voor internationaal treinvervoer?

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris naar de stappen die zijn gezet na afloop van de internationale spoortop. Welke prioriteiten zijn naar voren gekomen tijdens die bijeenkomsten? Welke acties heeft de Staatssecretaris ondernomen naar aanleiding van deze top en welke stappen gaan er nu gezet worden op internationaal niveau? Zijn nieuwe doelstellingen opgesteld of nieuwe uitdagingen opgenomen?

Corona

De leden van de D66-fractie staan graag stil bij de resultaten uit 2020 op het spoor. De Staatssecretaris laat weten dit voorjaar met de resultaten te komen. Kan zij alvast vooruitlopen op deze resultaten, omdat we ons nu nog midden in de crisissituatie bevinden? Wanneer aanbevelingen al bekend en te melden zijn, is het belangrijk om snel met aanpassingen te komen om de pandemie onder controle te houden. Deze leden vragen de Staatssecretaris daarom eerder met informatie te komen die mogelijk van belang is om de veiligheid op het spoor te garanderen.

De leden van de D66-fractie zijn bezorgd over de langetermijneffecten van de coronacrisis. Veel reizigers kiezen nu andere vervoersmiddelen dan de trein. Hoe kunnen we de veiligheid van onze reizigers in de trein richting volgend jaar garanderen? Zijn campagnes voldoende om reizigers wederom te laten kiezen voor de trein? Er is de afgelopen jaren veel bereikt. Het is nu van groot belang dat mensen de trein niet omruilen voor de vervuilende auto. Welke opties overweegt de Staatssecretaris om reizigers wederom enthousiast te maken voor de trein en op welke manier kunnen we reizigers veiligheid garanderen tegen besmettingen?

De leden van de D66-fractie lezen dat de Rli aangeeft dat de crisis een zeer geschikt moment is om te werken aan internationaal spoorvervoer. Welke kansen zijn benut tijdens deze crisis om het internationale spoor efficiënter te maken en te verduurzamen? Kan de Staatssecretaris toelichten welke belangrijke lessen zijn geleerd tijdens de pandemie en hoe deze benut kunnen worden richting de toekomst?

Aanpak overwegen

De leden van de D66-fractie staan stil bij de veiligheid rondom overwegen. Hoe verloopt de aanpak om deze overwegen veiliger te maken? Kan de Staatssecretaris uiteenzetten welke acties ondernomen gaan worden de komende jaren en of dit volgens schema verloopt?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij met de uitvoering van de motie-Kröger/Ziengs en dat het uiteindelijk is gelukt om de EuroStar naar London te laten doorrijden zonder onnodig oponthoud. De kortere reistijd zal de trein aantrekkelijker maken, waardoor de noodzaak van veel vluchten vervalt. Deze leden zijn benieuwd hoe de regering van plan is de capaciteit en frequentie van de trein op te voeren en het aantal vluchten te laten afnemen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook zeer te spreken over de versterking van de Europese samenwerking op het spoor en de versterking van de relatie met de GreenDeal. Zoals ook uit het rapport van de Rli duidelijk wordt, is er een veel sterkere coördinatie nodig en wat deze leden betreft ook doorzettingsmacht om de nodige verbindingen, aanpassingen en aansluitingen te kunnen realiseren. Deze leden hopen dat de vrijblijvende samenwerking van dit moment of van een spoortop in 2021 uiteindelijk uitmond in een Europese spoorwegautoriteit die de uitrol van een echt continentaal spoornetwerk gaat coördineren. Op de korte termijn hoopt de Staatssecretaris dat haar marktverkenning tot nieuwe impulsen leidt. Wat wordt de opzet? Wordt de Kamer hierbij betrokken?

De leden van de GroenLinks-fractie volgen met grote belangstelling de ontwikkeling van een Europees ticketingsysteem. Goed dat er door een aantal landen gewerkt wordt aan een technische standaard. Deze leden willen benadrukken dat een uniforme technische standaard voor het online boeken van internationale tickets of tickets in andere landen van belang is voor de aantrekkelijkheid van de trein op internationale trajecten. Het moet minimaal even eenvoudig worden als een vliegticket boeken en liefst moeten trein- en vliegticketssystemen zo op elkaar aansluiten dat de treinalternatieven naast de vliegtickets worden aangeboden. Daarnaast willen deze leden de Staatssecretaris vragen of het mogelijk is om dan ook gelijk andere ov-modaliteiten te betrekken. Nederland is een van de weinige landen met één nationaal systeem voor alle ov-reizen inclusief voor- en navervoer met bijvoorbeeld de ov-fiets. In Limburg komt er een proef van Arriva, maar idealiter kunnen reizigers straks met één betaalsysteem door heel Europa reizen, vrij van grenzen tussen landen, concessies of modaliteiten. Als er een Europees systeem komt voor online-boeken en betalen, dan zou het ook mogelijk moeten zijn om ter plekke te kunnen in- en uitchecken of over te stappen, of dat nou met een fysieke kaart gaat, of een mobile app, creditsysteem of andere identificatie. Is dit ook de inzet voor de Staatssecretaris? Kan ze dit haar inzet maken?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat ons spoor in het algemeen erg veilig is, zeker voor de reizigers. Het aantal ongelukken en slachtoffers neemt af. Maar er zijn wel een aantal structurele risico's zoals de onbeveiligde overwegen en het grote aantal STS-passages bij nieuw toetredende spoorvervoerders met een mager opleidingsregime voor de nieuwe machinisten.

De leden van de GroenLinks-fractie zien dat de Staatssecretaris werkt aan die overwegen en dat ook ProRail echt werk maakt van de onbeveiligde overwegen. Deze leden willen de Staatssecretaris wel vragen of er voor wandelpaden meer opties mogelijk zijn, behalve afsluiten. Ongelukken hebben veelal betrekking op fietsers die niet goed uitkijken of met landbouwvoertuigen die van de ene akker naar de andere rijden en dan door een trein worden gegrepen. Dit is een risico voor de bestuurder, maar ook voor de trein, de machinist en de passagiers. Deze leden gaan

ervan uit dat dit risico alleen is te voorkomen door het oversteken van het spoor met voertuigen te voorkomen. Maar is het dan wel mogelijk om een voetgangerspassage voor wandelaars open te laten, zeker als er vrij zicht is? Hoe groot is het risico voor deze groep?

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich nog steeds zorgen om de STS-passages. Die zijn toegenomen en ook het aantal gevaarpunten is fors toegenomen. Deze leden hebben begrepen dat de toename volledig voor rekening komt van die nieuwe vervoerders en niet van de NS. Wat moeten we hieruit concluderen? Dit allemaal tegen de beloftes in van de vervoerders die hier extra aandacht aan zouden besteden. De betere registratie leidt misschien tot een hogere rapportage, maar daarmee is het feitelijke probleem niet kleiner geworden. De vrijblijvende suggestie aan de nieuwe vervoerders om bijvoorbeeld ORBIT te installeren, is wat deze leden betreft te mager. Deze leden zien graag een zwaardere inzet. Als het aantal STS-passages niet fors afneemt, zouden technische maatregelen verplicht moeten worden. Is de Staatssecretaris bereid om deze vervoerders een ultimatum te stellen? Kan ORBIT verplicht worden, misschien in elk geval overal daar waar een nieuwe concessie is gewonnen door een vervoerder die goedkoper is door op de opleiding van het personeel te bezuinigen? Kan het in elk geval een overbrugging worden tot ERTMS overal werkt?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook een aantal vragen met betrekking tot de HSL-Zuid. Er was geld gereserveerd om de zettingsproblematiek op te lossen, maar dit lijkt niet voldoende. Hoeveel extra is er nodig? En is hiervoor dekking? En wanneer zijn de geluidsschermen waar nu aan wordt begonnen klaar? Vanaf wanneer gaan de omwonenden hier verschil in merken? Deze leden hebben nog steeds niet het gevoel dat beheerder Infrasppeed serieus meewerkt aan het oplossen van de problemen. De nu lopende arbitrage met betrekking tot de spoorstaafschade is wat deze leden betreft een voorbeeld van onwil en zou bij een beheerder die zijn verantwoordelijkheid neemt, niet tot een conflict moeten leiden. Wanneer is hier meer duidelijkheid over? Is dit het laatste voorbeeld dat we nodig hebben om te kunnen concluderen dat deze vorm van privatisering van de spooraanleg gefaald heeft? Wat is ervoor nodig om Infrasppeed te vervangen door ProRail?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat corona ook bij de voortgang van het ERTMS-programma tot vertraging lijkt te leiden. Kan de Staatssecretaris aangeven hoeveel? En wordt dit weer ingelopen? Deze leden zien dat men wel probeert tegenvallers op te lossen, zoals het omkeren van de bouwvolgorde bij het Zuidasdok. Worden andere trajecten en projecten ook opgezet op zo'n manier dat bij tegenvallers elders versneld kan worden, of dat de specialisten elders voortgang kunnen maken in plaats van te wachten? Deze leden vragen de Staatssecretaris om druk te blijven houden op vervoerders om tijdig hun materieel aan te passen. Het kan niet zo zijn dat de veiligheid of de planning van ingebruikname van ERTMS achterblijft, omdat vervoerders niet tijdig aan de ombouw van hun materiaal hebben gewerkt. Deze leden zien niet in waarom dit onderhandelbaar moet zijn, als de afspraken en planningen reeds lang bestaan. Per wanneer kunnen we vervoerders de toegang tot ERTMS-trajecten ontzeggen, als ze niet voldoen aan de eisen?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ten slotte nog vragen over de ammoniaktransporten door het centrum van onder andere Venlo. Er is ruim tien jaar geleden afgesproken dat de transporten zouden worden afgebouwd en in 2015 zouden stoppen. Het tegendeel is gebeurd, er wordt steeds meer vervoerd, tot grote zorgen van de omwonenden. In het geval van Venlo gaat het ook nog eens om een stationsgebied en

rangeerterrein met veel ander verkeer en wissels, wat de kans op ongelukken sterk vergroot. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen? Hoe gaat zij ervoor zorgen dat de treinen met ammoniak daadwerkelijk verminderen en uiteindelijk stoppen? Per wanneer? Het is in het verleden gelukt om het aantal chloortreinen zeer sterk te laten afnemen door de productie van de grondstof chloor naast de verwerkende industrie ervan te zetten, zodat die gevaarlijke stof niet meer vervoerd hoefde te worden. Is dit ook mogelijk met ammoniak? Er is immers geen dwingende reden om dit op een centrale locatie te doen. Een verbod op het vervoer ervan zal ongetwijfeld leiden tot creatieve oplossingen van de betreffende chemische sector die nu geen enkele prikkel heeft om te veranderen. Wat kunt u de bewoners in Venlo en omgeving beloven?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie willen het allereerst hebben over het aantal keren dat treinen een rood sein passeren, de zogeheten STS-passages. Deze leden constateren dat er een zorgelijke trend gaande is, waarbij de afgelopen jaren het aantal STS-passages toeneemt. Mede na aandringen van deze leden is de Staatssecretaris met vervoerders in gesprek gegaan over de implementatie van het systeem OOGST Remcurvebewaking in Trein (ORBIT-systeem). Kan de Staatssecretaris inzicht geven in welke vervoerders hierin interesse hebben getoond, en welke niet? Welke mogelijkheden heeft de Staatssecretaris als systeemverantwoordelijke om het gebruik van ORBIT nationaal een meer verplichtend karakter te geven, en is zij bereid om dit nader te onderzoeken?

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat tijdens het algemeen overleg van 4 maart van dit jaar de Staatssecretaris heeft toegezegd dat met de ILT het gesprek aangegaan zal worden om de STS-passages weer per vervoerder in beeld te brengen, zoals dit tot 2018 gebeurde. Zeker omdat de cijfers oplopen is het voor deze leden moeilijk te begrijpen dat er geen transparantie is over deze cijfers. Dat terwijl in veel transportsectoren transparantie juist een voorwaarde is voor de veiligheidscultuur, bijvoorbeeld in de luchtvaartsector. Maar ook in de spoorsector geldt dat transparantie en veiligheid samengaan, getuige het feit dat het aantal sociale veiligheidsincidenten wél per spoorvervoerder wordt uitgesplitst en gerapporteerd. Deze leden willen dan ook weten wat er uit het gesprek met de ILT is gekomen, en of de cijfers transparant en uitgesplitst naar de Kamer kunnen komen, zodat het beeld over de STS-passages scherper wordt, desnoods zonder terugwerkende kracht. En indien nee, waarom niet? Wat is het probleem om over deze veiligheidsincidenten niet open en eerlijk te communiceren, terwijl dat bij sociale veiligheidsincidenten wel gewoon kan?

De leden van de SP-fractie zijn blij dat de motie-Laçin over het handhaven van de politiepost op Amsterdam CS (Kamerstuk 23 645, nr. 733) breed door de Tweede Kamer is gesteund. Deze leden zijn dan ook benieuwd naar de uitvoering van de motie, en vragen de Staatssecretaris om, conform deze motie, de Kamer hierover voor de Kerst te informeren.

De leden van de SP-fractie zijn blij met de overzichtskaart van de onbewaakte overgangen. Hoewel het klopt wat de Staatssecretaris in haar brief van 27 november jl. stelt, dat de overgangen verspreid in Nederland liggen, is het wel goed zichtbaar dat het merendeel in het oosten en noorden van Nederland liggen, waarbij een beperkt aantal trajecten het gros van de onbewaakte overgangen bevat. Daarbij zijn ook veel van die overgangen particulier, zoals ook het geval was bij de dodelijke aanrijding bij Hooghalen. Deze leden willen weten of nu echt alle onbewaakte overgangen, particulier en publiek, in beeld zijn en of voor elke

onbewaakte overgang in kaart is gebracht wanneer deze opgeheven wordt. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat het veiligheidsrisico de belangrijkste graadmeter moet zijn voor de prioritering van het opheffen? En zo ja: hoe wordt daar invulling aan gegeven bij particuliere overgangen?

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de toename van het aantal ammoniaktransporten per spoor. Daar waar chloortreinen vanaf volgend jaar, na jarenlange inzet, definitief verdwijnen, blijven de ammoniaktreinen door onze steden en dorpen rollen. Venlo is daarbij de trieste koploper, met het meeste aantal ammoniaktransporten over haar spoor. Dit blijkt uit de cijfers van het emplacement Vierpaardjes, waarbij sinds 2015, met een enkele dip, toch vooral een stijging van het aantal vervoerde ton ammoniak te zien is, met in 2015 nog 149 ton en in 2020 al 182 ton. Dat terwijl in 2009 nog een convenant is afgesloten waarin is afgesproken dat ammoniaktreinen uitgefaseerd gaan worden. Hier is zelfs een miljoenenbedrag mee gemoeid geweest. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe het kan dat, ondanks het convenant en de miljoeneninvestering meer dan tien jaar terug, het aantal ammoniaktreinen alleen maar is toegenomen? Wat is er met de miljoenen gebeurd die hier destijds voor zijn uitgetrokken? Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat, net als chloortreinen, ammoniaktreinen ook veel risico met zich meebrengen? Zo ja, waarom wordt het ene dan wel definitief uitgefaseerd en neemt het andere alleen maar toe? Zo nee, waarom niet en waarom zijn er in het verleden dan wel afspraken over het uitfaseren gemaakt? Het kan in ieder geval niet zo zijn dat de aanpassing van de veiligheidsnormen de reden is, aangezien chloortreinen wel gewoon verdwijnen van het Nederlandse spoor.

ChristenUnie-fractie

Tiende perronspoor Amsterdam Centraal

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de beantwoording van de vragen van de tweede voortgangsrapportage PHS 2019–2 dat tijdens de verbouwing van het station Amsterdam Centraal handhaving van de huidige veiligheids- en securityvoorzieningen voor de Eurostar niet mogelijk lijkt. Hiermee dreigt de directe verbinding tussen Amsterdam en Londen bijna tot circa 2034 te verdwijnen uit Amsterdam, omdat op zijn vroegst in dat jaar het derde spoor op Amsterdam Zuid gereed is. Gezien de ambities van de Staatssecretaris om de trein te laten concurreren met het vliegtuig vinden deze leden dit een onwenselijke situatie. Daar komt nog bij dat de oplevering van Zuidasdok steeds verder naar achteren schuift en daarmee ook de oplevering van PHS Amsterdam Centraal. Deze leden maken zich zorgen over de flexibiliteit van de dienstregeling in de Amsterdamse regio om de groei van het reizigersverkeer in deze periode op te vangen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarom het tiende perronspoor op Amsterdam Centraal alsnog op te nemen in het komende Tracébesluit PHS Amsterdam Centraal. Het voordeel hiervan is dat er sneller meer capaciteit beschikbaar komt op Amsterdam Centraal voor extra treinen in Noord-Holland en dat er een terugvaloptie ontstaat voor internationale treinen zoals de Eurostar voor de komende vijftien jaar. Hiermee zou de huidige terminal van Eurostar op Amsterdam Centraal bruikbaar kunnen blijven en hooguit zes maanden niet beschikbaar kunnen zijn tijdens de verbouwing van het perron waar de huidige terminal staat. Ook betekent de keuze voor het nu alsnog realiseren van het tiende spoor dat de overlast voor de reiziger wordt geminimaliseerd. Mocht pas op een later moment worden gekozen voor het realiseren van

het tiende spoor, dan ontstaat er opnieuw jarenlang overlast voor reizigers rond Amsterdam Centraal, terwijl deze bouw nu zonder tijdsverlies kan worden meegenomen in de bouwstroom. Deze leden vragen daarom of de Staatssecretaris bereid is dit op te nemen in het komende Tracébesluit.

Spanningssluizen HSL

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat de Staatssecretaris ervoor kiest om nog geen verkenning te starten naar het verkorten van de spanningssluizen op de HSL, omdat nog niet duidelijk is wat de effecten zullen zijn van de introductie van de intercity nieuwe generatie (ICNG). Deze leden constateren echter dat er pas op zijn vroegst in 2023 cijfers zullen zijn over de prestaties van de ICNG op de HSL-Zuid. Als op dat moment een besluit wordt genomen over de start van de verkenning, zal het nog enkele jaren duren voordat een aanpassing van de spanningssluizen kan worden gerealiseerd. Tegelijk geven zowel NS als ProRail aan dat deze maatregel wel wenselijk is om de prestaties te kunnen verbeteren. Deze leden vragen om deze reden toch om de verkenning te starten om zo geen tijd te verliezen. Zo kan de aanpassing sneller worden gerealiseerd als inderdaad blijkt dat de verbetering van de komst van de ICNG de prestaties van de HSL nog niet voldoende op niveau brengt.

Roosendaal-Antwerpen

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat de mijlpalen zijn van het onderzoek naar de verbinding Roosendaal-Antwerpen. Kan de Staatssecretaris inzichtelijk maken wanneer uiterlijk de tweede trein op dit traject wordt gerealiseerd en wat hiervoor nog nodig is?

CEF Subsidie ERTMS

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de CEF-subsidie voor de ombouw van reizigerstreinen naar ERTMS mogelijk lager wordt, doordat deze ombouw vertraagd is. Dat is een tegenvaller van 11 miljoen en dus best fors. Kan de Staatssecretaris aangeven wat zij doet om te zorgen dat deze subsidies niet nog lager worden en de mogelijkheden voor subsidie maximaal worden benut. Deze leden denken daarbij ook aan de goederensector waar een aantal vervoerders, gezien corona, nu een stapje terug hebben gedaan. Is de Staatssecretaris in overleg met Europa om de subsidievoorwaarden op dit punt te verruimen?

ERTMS Noord-Nederland

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het een goed voorstel om te kijken of de noordelijke lijnen rond Leeuwarden en Groningen versneld van ERTMS kunnen worden voorzien nu de beveiligingssystemen op deze lijnen toch aan vervanging toe zijn. Nu staat in de voortgangsrapportage dat nog niet aan de gestelde randvoorwaarden wordt voldaan om dit mogelijk te maken. Is nog wel steeds het uitgangspunt dat ERTMS wordt geïmplementeerd in plaats van dat de oude ATB-systemen worden vervangen door nieuwe ATB-systemen? Wanneer is er wel helderheid over de mogelijke versnelde uitrol van ERTMS in Noord-Nederland?

Internationale tickets

De leden van de ChristenUnie-fractie kunnen zich vinden in het Rli-advies dat de vindbaarheid en verkrijgbaarheid van internationale tickets moeten worden verbeterd. Dit vraagt Europese afspraken. Welke stappen zet de Staatssecretaris om snel tot zo'n Europese verordening te komen die alle

vervoerders verplicht hun reisproducten voor app-bouwers en voor andere vervoerders beschikbaar te stellen? De Rli adviseert Nederland om op deze Europese regels vooruit te lopen en vanaf nu deze voorwaarde op te nemen in concessies en bij het verlenen van toegang aan partijen die gebruik willen maken van het Nederlandse spoornet. In de reactie van het kabinet wordt niet op dit advies ingegaan. Is de Staatssecretaris bereid de hoofdrailnetconcessie op dit punt aan te passen en hiermee niet te wachten tot de nieuwe concessie in 2024?

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat het eerder beschikbaar stellen van internationale tickets in de verkoopkanalen lastig is, omdat de capaciteit op het spoor per jaar wordt verdeeld en dat er tussen het verdelen van de capaciteit en het moment van de start van de dienstregeling maar circa vier maanden tijd zit. Maar deze wijzigingen zijn op hoofdlijnen vaak al langer van tevoren bekend en van veel treinen wijzigt de dienstregeling meestal niet of hooguit een paar minuten. Kan de Staatssecretaris daarom niet afspreken met de vervoerders dat tickets uiterlijk 1 januari 2022 minimaal negen maanden van tevoren te boeken zijn, waarbij voor treinen waar de dienstregeling nog niet helemaal definitief is er een optie komt dat de reiziger wordt geïnformeerd, als er iets in de dienstregeling wijzigt en in dat geval ook het recht krijgt om om te boeken? Wat betreft deze leden fractie wordt de boekingstermijn overigens nog wat langer. Eigenlijk zou je tot een jaar van tevoren moeten kunnen boeken.

Reizigersrechten Internationaal

De leden van de ChristenUnie-fractie maken zich zorgen om de reizigersrechten voor internationale reizen. Europese reizigersrechten lijken in de onderhandelingen eerder afgezwakt dan verbeterd te worden. Wat is de inzet van de Staatssecretaris op dit punt? Deze leden lezen in de reactie op het Rli-rapport dat voorwaarde voor compensatie van de gehele reis, dus inclusief gemiste aansluitingen, is dat er sprake is van een enkel ticket en geen losse tickets. Probleem is echter dat reizigers in veel gevallen nog steeds alleen losse tickets kunnen kopen en zo vervoerders hun verantwoordelijkheid ontlopen. In de vliegsector is daarentegen juist wel vaak sprake van integrale tickets voor de hele reis. Welke maatregelen gaat de staatsecretaris op Europees niveau nemen om toch te zorgen dat in heel Europa integrale tickets voor de hele reis het uitgangspunt worden en dat vervoerders worden verplicht mee te werken aan de verkoop van integrale tickets?

Intercity Amersfoort-Amsterdam

Ten slotte vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoeveel reizigers te maken krijgen met extra reistijd van tien minuten of langer door de aanpassingen in de intercityregeling van Amersfoort naar Amsterdam Zuid/Centraal, en dit graag uitgesplitst naar corridor van herkomst. Ook zijn deze leden benieuwd hoeveel van deze reizigers zullen afhaken van het gebruik van openbaar vervoer. En is de Staatssecretaris bereid een besluit te nemen over de Hanzelijn naar 200 km/uur om een deel van het reistijdefect te compenseren?

II Reactie van de bewindspersoon