

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 inzake de eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 511), de beantwoording vragen commissie over de eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 513), de toezending eindrapport over de evaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 517), de brief inzake ILT-rapport Monitoring van uitvoering aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 254), de brief over de uitspraak van het Nederlands Arbitrage Instituut inzake spoorstaafschade HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 516), de vierde voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2020–2 en rapportage ADR (Kamerstuk 32 404, nr. 105), de beantwoording vragen commissie over de vierde voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2020–2 en rapportage ADR (Kamerstuk 32 404, nr. 108), de brief inzake de melding van voorgenomen treindiensten in open toegang op het hoofdrailnet (Kamerstuk 29 984, nr. 929), het beleidsvoornemen nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (Kamerstuk 29 984, nr. 930), het Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 931), de brief inzake evaluaties winterweer en telefoniestoring, en voortgang introductie ICNG (Kamerstuk 29 984, nr. 932), de brief over realisatie van het project Maaslijn (Kamerstuk 35 570 A, nr. 89), het Jaarverslag basisnet en ontwikkeling robuust basisnet spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 72), de brief inzake recente ontwikkelingen en voortgang enkele spoordossiers (Kamerstuk 29 984, nr. 939), de brief inzake tarifiering gebruiksvergoeding spoor vanaf 2023 (Kamerstuk 29 984, nr. 941), de brief over personeelstekort treinverkeersleiding ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 942), de brief inzake de uitkomsten analyse naar het economische evenwicht op voorgenomen treindiensten van Arriva (Kamerstuk 29 984, nr. 943), de brief over problemen treinverkeer als gevolg van telefoniestoring (Kamerstuk 29 984, nr. 944), de brief over de voortgang van het project Maaslijn (Kamerstuk 35 925 A, nr. 4), de Vijfde Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2021–1 (Kamerstuk 32 404, nr. 110), de Vijftiende voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 82), de beantwoording vragen commissie over de toezending van het eindrapport over de evaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026–519), de brief inzake Halfjaarverantwoording 2021 NS en ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 946), de Resultaten Joint Fact Finding spoortrillingen (Kamerstuk 29 984, nr. 947), de brief inzake 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 de beantwoording vragen commissie over het jaarverslag basisnet en ontwikkeling robuust basisnet spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 73).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Inbreng rapporteur PHS, het lid Boulakjar (D66)	3
VVD-fractie	4
D66-fractie	6
PVV-fractie	14
CDA-fractie	15
SP-fractie	17
PvdA-fractie	21
GroenLinks-fractie	23
Partij voor de Dieren-fractie	26
ChristenUnie-fractie	28
BBB-fractie	29

Inleiding

De rapporteur, het lid Boulakjar, heeft kennisgenomen van de vijfde voortgangsrapportage van het groot project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van het schriftelijk overleg Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer. Deze leden hebben op verschillende onderdelen vragen en opmerkingen

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde stukken voor het schriftelijk overleg Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer en hebben hier nog enkele vragen over.

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

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de ingekomen stukken. Zij hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda voor dit overleg. Deze leden hebben hierbij een groot aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de diverse stukken op de agenda en hebben hierover enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de 26 brieven op de agenda van dit schriftelijk overleg over het spoor. Zij hebben hierover veel vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben een aantal vragen aan de Staatssecretaris over de ontwikkelingen omtrent het spoor en in het bijzonder het internationale spoor.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Minister en Staatssecretaris over spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer. Zij hebben daarover nog de volgende vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de agenda en bijhorende stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg Spoor, spoorveiligheid, ERMTS en internationaal spoorvervoer. Op een paar onderdelen heeft dit lid een aantal vragen.

Inbreng rapporteur PHS, het lid Boulakjar (D66)

De rapporteur heeft kennisgenomen van de vijfde voortgangsrapportage van het groot project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De rapporteur is positief over het feit dat de doorontwikkeling van het PHS, ondanks de coronacrisis, onverminderd doorgaat. Dit is volgens de rapporteur belangrijk om de verwachte groei op het spoor van reizigers en goederen na de coronacrisis aan te kunnen.

Financieel tekort

De rapporteur heeft enkele zorgen omtrent het ongedekte tekort van 194 miljoen euro. Ondanks dat het potentieel budgettekort binnen het programma is afgenomen, is de omvang van de exogene risico's buiten het programma met 61 miljoen euro gestegen. De rapporteur ziet dat de lijn van de Staatssecretaris tot nu toe was om eerst te zoeken naar kostenbesparingen en versoeringen. Pas op de laatste plaats zou gezocht worden naar scopewijzigingen die de doelstellingen van het programma raken. In deze vijfde voortgangsrapportage wordt daar aan toe gevoegd dat in de komende kabinetsperiode mogelijk een keuze nodig zal zijn tussen dekking van het resterende tekort en/of versoering van de doelstellingen. 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?

Tijdens de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat en het Mobiliteitsfonds is het veelvuldig gegaan over het budgettaire tekort voor de instandhouding van de infrastructuur. Toekomstige kosten van onderhoud omtrent duurzaamheid, klimaatadaptatie, circulariteit en cybersecurity waren niet voldoende meegerekend. Na vragen van de Kamer is dit vervolgens meegenomen in de verdere berekeningen van kosten. Worden voor PHS financiële gevolgen van deze nieuwe ontwikkelingen verwacht? Is hiermee bij het risicomanagement van PHS al rekening gehouden? Wat zou de mogelijke ordegrrootte van extra uitgaven zijn?

Zuidasdok

Eén van de grootste infrastructurele projecten van Nederland is de Zuidasdok. De rapporteur wil benadrukken dat het hierbij niet alleen gaat om het vernieuwen en uitbreiden van station Amsterdam Zuid, maar dat dit project ook een aantal infrastructurele aanpassingen vraagt, zoals het verbreden en deels ondergronds brengen van de A10 Zuid-snelweg, het herinrichten van knooppunten de Nieuwe Meer en Amstel, en dat daarnaast ook de openbare ruimte rond het stationsgebied wordt heringericht. Kan de Staatssecretaris toelichten welke effecten op PHS en de Nederlandse weginfrastructuur de Zuidasdok heeft wanneer deze niet conform afspraak wordt afgemaakt?

De rapporteur heeft zorgen over het grote budgettekort voor de Zuidasdok. 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?

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?

Baanstabiliteit

Uit de vijfde voortgangsrapportage en beantwoording van feitelijke vragen blijkt dat baanstabiliteit één van de belangrijkste exogene risico's is geworden van PHS. Is de Staatssecretaris dit met de rapporteur eens? De rapporteur concludeert dat op sommige tracés baanstabiliteit een groter risico is dan op andere tracés. Vooral tussen Delft en Schiedam zijn grote risico's wanneer de frequentie van treinen verder wordt verhoogd. Klopt het dat er een onderzoek is gedaan naar de baanstabiliteit op dit traject? 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?

De rapporteur wil voorts zijn dank uitspreken aan de spoorsector welke zich tijdens deze coronapandemie blijft inzetten voor de reiziger.

VVD-fractie

Joint Fact Finding spoortrillingen

De leden van de VVD-fractie danken de Staatssecretaris voor het rapport «Resultaten Joint Fact Finding spoortrillingen» en hebben hier met genoegen kennis van genomen. Deze leden 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 langetermijnoplossing hier het vernieuwen van de fundering onder het emplacement is? Voorts vragen deze leden 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.

Spoorgoederenvervoer

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. Indien dit het geval is, vragen deze leden of hiervoor een plan van aanpak wordt opgesteld. Deze leden maken zich zorgen over de verslechtering van de concurrentiepositie van het spoorvervoer na het eindigen van de tijdelijke subsidieregeling als compensatie voor de verhoogde gebruiksvergoeding. Deze leden stellen dat Nederland zijn

tarief structureel gelijk moet stellen met het tarief in Duitsland voor het waarborgen van duidelijkheid aan de markt en het creëren van een gelijk speelveld. De ambtsvoorganger van de Staatssecretaris heeft eerder toegezegd een vergelijkend onderzoek te doen naar de tarifiering van het spoorgoederenvervoer in de ons omringende landen. Hoe staat het daarmee?

De leden van de VVD-fractie vragen zich verder 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 VVD-fractie willen tot slot hun zorgen uiten over de capaciteitsproblematiek bij ProRail om goederenvervoer af te handelen. Dit heeft grote gevolgen voor de economische groei, maar bovenal voor de modal shift/ transitie van weg naar spoor. Ziet de Staatssecretaris dat de betrouwbaarheid van de spoorinfrastructuur voor goederenvervoerders onder druk staat? Wat gaat de Staatssecretaris doen om dit te verbeteren?

Internationaal spoorvervoer

De leden van de VVD-fractie constateren dat er in het nieuwe Duitse regeerakkoord flinke investeringen in de grensoverschrijdende spoorverbindingen zijn opgenomen. Deze leden vragen welke mogelijkheden de Staatssecretaris ziet voor verbeteringen van grensoverschrijdende spoorverbindingen tussen Nederland en Duitsland.

De leden van de VVD-fractie spreken hun waardering uit over de toezegging van de staatssecretaris voor het in het derde kwartaal van 2022 aan de Kamer toezenden van de onderzoeksresultaten naar de maatschappelijke en economische meerwaarde van de Noordtak. Deze leden 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?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de staatssecretaris in de Kamerbrief «Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor» aangeeft gestart te zijn met de voorbereidingen voor een corridorstudie Utrecht-Arnhem-Duitsland. Deze leden vragen of en wanneer de Staatssecretaris van plan is deze corridor te betrekken in de MIRT-verkenning.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts of en welke mogelijkheden er zijn om Europese financiering aan te vragen voor de spoorcorridor A12 als onderdeel van het Trans-European Transport Network (TEN-T) en wanneer de staatssecretaris deze aanvraag gereed denkt te hebben.

De leden van de VVD-fractie hechten tevens grote waarde aan goede spoorverbindingen en vinden het belangrijk dat er geïnvesteerd wordt in een HSL-verbinding Hamm-Hannover-Berlijn, zoals ook de nieuwe Duitse regering heeft geprioriteerd in het gepresenteerde regeerakkoord. Deze leden vragen de Staatssecretaris te onderzoeken hoe een betere aansluiting op het Ruhrgebied kan worden verwezenlijkt. Welke stappen zijn hiervoor nodig?

Beleidsvoornemen Gunning Hoofdrailnetconcessie

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de voortgangsbrief over gunning van de hoofdrailnetconcessie aan de NS. Deze leden zijn om te beginnen 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). 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?

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 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?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie willen hun dank uitspreken naar de spoorsector, welke zich tijdens deze coronapandemie onverminderd blijft inzetten voor de reiziger en het brengen van goederen. Deze leden zijn van mening dat het goed is dat de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer (BVOV) is verlengd voor de eerste acht maanden van 2022. Wanneer wordt de knoop doorgehakt 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? Tevens vragen deze leden zich 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?

Personeelstekort treinverkeersleiding ProRail

De leden van de D66-fractie constateren dat de afgelopen periode meermaals treinen zijn uitgevallen door een tekort aan treinverkeersleiders bij ProRail. Deze leden hebben vernomen dat de Staatssecretaris en ProRail boven op de situatie zitten en hier maatregelen voor hebben

getroffen. Deze leden zijn blij te vernemen dat ProRail heeft erkend dat interne veranderingen nodig zijn, aangezien medewerkers zich lang niet gehoord hebben gevoeld. Wanneer kan de Kamer de volgende update verwachten van de situatie?

Uitspraak Nederlands Arbitrage Instituut inzake spoorstaafschade HSL-Zuid

De leden van de D66-fractie lezen dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) 90% van de kosten voor het herstel van de hogesnelheidslijn-Zuid moet vergoeden en dat 10% van de kosten toekomt aan Infrasppeed vanwege slijtage/schade. Wat zijn de gevolgen van deze kosten voor investeringen in het openbaar vervoer (ov-investeringen)? Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de verdere gevolgen van het vonnis?

Spoorveiligheid

ILT-rapport Monitoring van uitvoering aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) meerdere aanbevelingen heeft gedaan over de twee ernstige incidenten op het spoor: bij Tilburg in 2015 en op een overweg bij Dalfts en in 2016, en dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een aantal van deze aanbevelingen adviseert op te volgen en een aantal niet. Kan worden toegelicht waarom de volgende aanbevelingen 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.

Ontsporing trein Groningen

De leden van de D66-fractie merken op dat bij de ontsporing van de trein vanuit station Groningen op 27 juni 2021 gelukkig geen mensen gewond zijn geraakt. Deze leden hebben vernomen dat een kleine fout in het spoor, namelijk een te grote spoorwijdte, de oorzaak was van deze ontsporing.

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat op 27 juni 2021 bij vertrek vanuit het station Groningen met bestemming Roodeschool een trein van Arriva is ontspoord. Omdat de trein net was vertrokken en nog met lage snelheid reed, kwam de trein door de ontsporing zodanig tot stilstand dat het achterste gedeelte van de trein zich nog langs het perron bevond. Dit stelde de reizigers in staat om, begeleid door personeel van Arriva, veilig uit te stappen. Er waren gelukkig geen gewonden. Deze leden lezen dat 24 vergelijkbare spoortakken geselecteerd zijn waar ProRail de komende periode specifieke inspecties gaat uitvoeren. Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang of afronding van dit project?

Programma Niet Actief Beveiligde Overweg

De leden van de D66-fractie vragen wat de huidige stand van zaken is omtrent de uitvoering van de motie-Boulakjar c.s. over een veiligere situatie bij onbewaakte overwegen bij recreatieve bestemmingen

(Kamerstuk 29 984, 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?

Rotterdamse haven

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat voor het tweede jaar op rij ProRail hét bedrijf is dat in de Rotterdamse haven het vaakst milieuwetten overtreedt. Tot nu toe is twaalf keer een dwangsom of boete opgelegd vanwege gevaarlijke situaties. Klopt dit? 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?

Joint Fact Finding spoortrillingen

De leden van de D66-fractie hebben van omwonenden vernomen dat zij de inzet van de Staatssecretaris bij de presentatie van de Joint Fact Finding spoortrillingen als zeer positief hebben ervaren. De complimenten willen deze leden dan ook graag delen. Deze leden zijn van mening dat het nu tijd is om door te pakken om spooroverlast aan te pakken, want 1,3 miljoen inwoners die binnen 300 meter van het spoor wonen, ervaren overlast van het spoor. Deze leden zijn tevens van mening dat de inzet voor meer vervoer over het spoor, omdat dit vervoer duurzamer is, de goede weg is, waarbij de omgeving van het spoor zoveel mogelijk wordt beschermd tegen de nadelige gevolgen van het vervoer. Wat is tot op heden gebeurd met de uitgetrokken 20 miljoen euro om bestaande trillingsproblemen aan te pakken?

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de Kamer volgend jaar het toekomstbeeld spoorgoederenvervoer mag verwachten. Wanneer zal deze naar de Kamer worden gestuurd? 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? Deze leden zijn positief dat spoorgoederenvervoerders en omwonenden samenwerken in de opgaven die voor ons liggen met betrekking tot overlast.

Robuust Basisnet Spoor

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat jaarlijks overschrijdingen plaatsvinden van de beleidsmatig vastgestelde risicoplafonds langs het Basisnet Spoor. Deze overschrijdingen komen vooral voor bij de Brabantroute door werkzaamheden in Duitsland. Deze leden lezen dat het basisbeschermingsniveau nergens in Nederland in het geding is. Een oplossing zou zijn om nieuwe – geactualiseerde – risicoplafonds vast te stellen op basis van actuele cijfers van de vervoersbehoefte. 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. Deze leden zijn positief over het voornemen om het Robuust Basisnet Spoor via de zes genoemde lijnen uit te werken. Kan worden toegelicht op welke manier het aanpakken van overlast voor omwonenden past binnen deze zes lijnen?

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 Brabandrouten. 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-Brabandrouten naar de West-Oost Betuweroute om te leiden?

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 van Nederland?

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?

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat, ondanks de maatregelen en de zeer langdurige enkelsporige buitendienststelling in de periode november 2024 – mei 2026 door werkzaamheden bij het derde spoor in Duitsland, substantieel meer capaciteit geboden kan worden. Deze leden zijn hier positief verrast over. Is zeker te stellen 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 Brabandrouten? Wordt de overlast misschien zelfs minder met deze optie dan dat nu het geval is?

ERTMS

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? Welke gevolgen heeft deze uitbreiding voor de hoofddoelstelling? Waarom kunnen de ATB-eilanden (automatische treinbeïnvloeding) van Amsterdam niet ook toegevoegd worden aan extra lijnen?

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? 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. Kan hierop worden gereflecteerd? Deze leden 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 doorgemaakt. Kan hierop worden gereflecteerd? Hoe worden dit soort onnodige vertragingen in de toekomst voorkomen?

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? Deze leden 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? Op welke manier wordt zorg 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? Wanneer kan de Kamer een doorkijk verwachten van de geografische uitrol van ERTMS na 2031, met speciale focus op de achterlandverbindingen van alle Nederlandse havens, multimodale knooppunten en industriecomplexen? Ziet de Staatssecretaris tevens mogelijkheden om op alle Basisnetspoorlijnen zo snel mogelijk, nog voor 2031, ERTMS te implementeren om mogelijke investeringen in ATB te voorkomen?

Beleidsvoornemen nieuwe vervoersconcessies voor het hoofdrailnet

De leden van de D66-fractie steunen nog steeds het voornemen om de nieuwe vervoersconcessie voor het hoofdrailnetwerk (HRN), inclusief het binnenlandse vervoer op de HSL-Zuid, onderhands aan de NS te gunnen. Deze leden kijken uit naar het programma van eisen en de verdere uitwerking hiervan. Deze leden 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? 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 uitsluitel over te krijgen? Deze leden hebben vernomen dat er een aantal vragen zijn rondom het beleidsvoornemen vanuit de sector, maar dat dit niet heeft geleid tot het aanpassen van het beleidsvoornemen. Deze leden zijn van mening dat een bandbreedte hanteren met een bovengrens aan wat de NS binnen het HRN mag rijden van toegevoegde waarde kan zijn voor meer internationaal treinverkeer. Deze leden hebben vernomen dat een bandbreedte als optie wordt meegenomen en verder wordt onderzocht. Kan de Kamer hier in het eerste kwartaal van 2022 over worden geïnformeerd? 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? Op welke manier wordt in de nieuwe HRN-concessie rekening gehouden met de financiële positie van de NS bij het stellen van doelen en key performance indicators (KPI's)?

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?

Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor

De leden van de D66-fractie zijn verheugd met het voorliggende Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor. Deze leden zien echter ook nog veel uitdagingen die opgepakt moeten en kunnen worden, maar er zijn goede stappen gezet. Klopt het dat nog tot wel 2042 regionale treinen zonder toiletten over het spoor rijden? Zo ja, hoe oordeelt de Staatssecretaris hierover in het licht van de gewenste toegankelijkheid? Is hij het met deze leden eens dat zo snel mogelijk treinen een toegankelijk toilet moeten bevatten en dat hiervoor ook een verplichting dient te worden opgenomen in het besluit toegankelijkheid ov, zodat het bij overgang naar een nieuwe concessie toekomstbestendig geregeld is?

De leden van de D66-fractie hebben daarnaast zorgen omtrent de reisassistentie bij het regionale vervoer. Welke stappen zijn hier gezet en welke stappen verwacht de Staatssecretaris hier de aankomende jaren te zetten? Deze leden zijn van mening dat hier echt nog grote stappen gezet moeten worden. Het rapport laat zien waar regionale vervoerders in- en uitstaphulp geven, maar maakt nog niet inzichtelijk waar dit (nog) niet wordt gedaan. Kan aangegeven worden op hoeveel stations er nog geen in- en uitstaphulp is op de regionale lijnen? En wordt reisassistentie aangeboden aan mensen met een visuele beperking, zoals de NS dat doet? Wordt dat ook gedaan wanneer sprake is van een gelijkvloerse instap? Deze leden hebben namelijk vernomen dat een gelijkvloerse instap niet voor iedereen een oplossing is.

De leden van de D66-fractie willen tevens aandacht vragen voor reizigers met een «onzichtbare» beperking. Het gaat hierbij om reizigers met verstandelijke, inwendige of gedragsgerelateerde beperkingen. Belangrijk voor deze groep reizigers zijn juist die toiletten in de trein, maar ook duidelijke reisinformatie, bijvoorbeeld in de vorm van analoge vertrektijden in plaats van digitale vertrektijden. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren? Kan dit tevens worden opgenomen in het volgende actualisatierapport, zodat samen met vervoerders bezien kan worden hoe deze groep reizigers beter bediend kan worden? Kan tevens in de volgende rapportage ook de toegankelijkheid van metro-, tram-, bus- en veerverbindingen worden meegenomen?

Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor

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 Kröger (Kamerstuk 29 984, nr. 817) 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 D66-fractie kijken uit naar de marktverkenning naar internationale verbindingen in open toegang. Deze leden hebben namelijk vernomen dat hier veel kansen liggen, ook voor nieuwe innovatieve bedrijven die reizen aanbieden door heel Europa. Maar hier zijn ook nog muren om te doorbreken. Deze leden zouden graag de afstemming omtrent het Europese spoor tussen lidstaten makkelijk maken, zodat treinen beter kunnen doorrijden. Deze leden denken hierbij aan een Europese spoorautoriteit. Kan hierop worden gereflecteerd? Ook zijn deze leden van mening dat geharmoniseerde verkeersregels voor het internationaal treinverkeer van belang zijn. 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 voorrangsregels 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?

De leden van de D66-fractie zijn tevens zeer positief over het Duitse voornemen om fors te investeren in het internationale spoor. Het regeerakkoord klinkt zeer ambitieus. Kan de Staatssecretaris met de Duitse collega kijken op welke manier de voornemens voor een goed internationaal spoor vormgegeven kunnen worden? In het regeerakkoord van Duitsland staan plannen om het Ruhrgebied, via Hannover, naar Berlijn versneld te realiseren. Hoe gaat de Staatssecretaris zorgen voor een goede ontsluiting met het Ruhrgebied? De spoorcorridor A12 is onderdeel van de Europese TEN-T core network corridor Rhine Alpine, en voor het TEN-T zijn er mogelijkheden om Europese financiering aan te vragen. Neemt de Staatssecretaris dit mee in zijn keuzes voor investeren?

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-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?

Tarifering gebruikersvergoeding spoor

De leden van de D66-fractie lezen in de beantwoording van de feitelijke vragen over de tarifiering gebruikersvergoeding spoor dat met de nieuwe methodiek voor de meerderheid van de spoorwegondernemingen sprake zal zijn van een lastenverlaging. Hebben de overige spoorwegondernemingen dan 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? Deze leden maken zich zorgen dat het

spoorgoederenvervoer minder aantrekkelijk wordt om goederen te vervoeren dan andere modaliteiten.

De leden van de D66-fractie zijn positief over de voorgenomen financiële ondersteuning voor vervoerders die veel treinen opstellen of gebruiken van het rangeersysteem op Kijfhoek en een tariefverhoging zullen ervaren. Hoeveel procent van de kostenstijging zal deze financiële ondersteuning dekken? En op welke manier wordt dekking gevonden voor deze ondersteuning? 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? Deze leden lezen dat hierdoor de trein als modaliteit gestimuleerd wordt, maar zouden graag beter uitgelegd zien op welke manier de modal shift van het vervoeren van goederen over de weg naar vervoeren over het spoor hier profijt van heeft.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het principe «de vervuiler betaalt» een correcte vorm is van het doorbelasten van kosten. Deze leden lezen echter ook dat het spoor relatief zwaarder belast wordt dan de overige modaliteiten. Wordt dit gelijkgetrokken met de vrachtwagenheffing en worden daarmee het vervoer over het spoor en het water weer het goedkopere en schonere alternatief? Op welke manier wordt concreet geborgd dat er een eerlijker marktspeelveld komt voor spoorgoederenvervoer ten opzichte van het vrachtwegvervoer en de binnenvaart? Kan een vergelijking worden gemaakt 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? Deze leden zouden graag een gemiddelde vergelijking zien om beter inzicht te krijgen in wat nu de precieze effecten zijn van de veranderingen in tarifiering. Deze leden denken dat het mogelijk is zo'n vergelijking samen te maken met de sector. Kan daarnaast ook de vergelijking worden gemaakt met omliggende landen? Kan in het verlengde daarvan daarbij ook onderzocht worden wat een realistische modal shift is van weg naar spoor (en binnenvaart) bij staand beleid en wat de impact is van beleid dat voort gaat vloeien uit de Europese Green Deal, in het bijzonder voor vervoer onder de 500 kilometer rijafstand van herkomst naar bestemming (dus ook havens) in Europa?

Overig

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat het Europees Parlement erop heeft aangedrongen vaart te maken met de uitrol van op satelliet gebaseerde treinlokalisatie. Naar verwachting kunnen de satelliet-localisatiesystemen Galileo en EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) de implementatie van ERTMS versnellen en eenvoudiger maken. Volgens het Europees Parlement zijn er echter op dit moment nog bepaalde hiaten waardoor de Europese spoorsector er nog niet in is geslaagd om de technologische sprong te maken waardoor Galileo en EGNOS kunnen worden geïmplementeerd. Daarnaast wordt er gewerkt aan een regelgevingskader om ervoor te zorgen dat digitalisering in combinatie met Europese ruimtevaarttechnologieën obstakels kunnen wegnemen. 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?

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie constateren dat er sprake is van een waterbedeffect. Overlastgevers, die denken dat ze «gratis» vervoer kunnen krijgen, worden weggestuurd of geweerd bij streekvervoerders om vervolgens bij de NS op de stations en in de treinen alsnog overlast te veroorzaken. Naast het toezicht en het handhaven op de COVID-19-maatregelen is dat een extra belasting voor de medewerkers van Veiligheid en Service. Deze leden vragen aan de Staatssecretaris of hij zich herkent in dit waterbedeffect en wat hij gaat doen om dit te stoppen.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris hoeveel crimineel asieltuig er is 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.

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

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of hij de Kamer kan informeren over de laatste stand van zaken ten aanzien van het tekort aan verkeersleiders bij ProRail. Voorts vragen deze leden om dit structureel (iedere acht weken) te ontvangen.

De leden van de PVV-fractie vragen de Staatssecretaris om de stand van zaken rondom het sluiten van de niet actief beveiligde overwegen (NABO's). Deze leden 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. Uiteraard zijn deze leden een voorstander van het sluiten van NABO's. Echter, gezien de mogelijke weerstand in sommige gemeenten, kan alsnog beveiligen een uitstekend alternatief zijn.

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 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 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 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.

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. Indien dit niet het geval is, verwachten deze leden dat de Staatssecretaris de Kamer hierover op korte termijn informeert.

CDA-fractie

Corona en de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer

De leden van de CDA-fractie constateren dat door de COVID-19-situatie minder mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. De nieuwe coronagolf en de daaruit voortvloeiende thuiswerkmaatregelen zorgen ervoor dat de reizigersaantallen zich voorlopig niet herstellen. Dit heeft grote gevolgen voor de ov-sector op de korte termijn, maar ook op de lange termijn. Zo verwacht de NS dat de reizigersopbrengsten op het hoofdrailnet over de periode 2020–2024 circa 3,4 miljard euro lager gaan uitvallen. De ov-beschikbaarheidsvergoeding alleen is niet voldoende om deze klap op te vangen. Deze leden 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. En hoe gaat de Staatssecretaris zorgen voor een kwalitatief goede hoofdrailconcessie met haalbare doelen en ambities die de NS ook financieel kan dragen, vragen deze leden. 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?

Toegankelijk ov

De leden van de CDA-fractie constateren dat in december 2019 en november 2020 twee moties van Van der Graaf/Van den Berg (CU/CDA) met algemene stemmen zijn aangenomen over toegankelijkheid van het ov als landelijke basisvoorziening (Kamerstuk 24 170, nr. 213) én over de uitwerking van een bestuursakkoord waarin dit en andere zaken van toegankelijkheid worden vastgelegd (Kamerstuk 35 570-XII, nr. 47). Deze leden vragen hoe de Staatssecretaris ervoor gaat zorgen dat er concrete afspraken komen over wat toegankelijkheid als landelijke basisvoorziening voor iedere vervoerder inhoudt, iets dat de Kamer al in december 2019 Kamerbreed heeft uitgesproken. Tevens vragen deze leden wanneer er bindende afspraken worden gemaakt in het bestuursakkoord om de toegankelijkheid landelijk te verbeteren. Ook vragen deze leden hoe we het maximale capaciteitsvervoer combineren met onder andere de nieuwe (dubbeldeks) treinen en toegankelijkheid (Kamerstuk 34 775-XII, nr. 31).

Grensoverschrijdend spoorverbindingen

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 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. 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? 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 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?

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.

Winterweer

De leden van de CDA-fractie constateren dat de uitzonderlijke winterse weersomstandigheden afgelopen winter zorgden voor veel verstoringen op en rondom het spoor. Meteorologen voorspellen ook voor dit jaar een koude winter. Het is van belang dat er voldoende en tijdig maatregelen worden getroffen om in te kunnen springen op winterse omstandigheden, zodat de reiziger zo min mogelijk last ondervindt van verstoringen. Voor de reiziger is bij winterweer de informatievoorziening cruciaal: deze moet weten waar treinen niet meer, of juist nog wel rijden. Dat vraagt om goed overleg tussen ProRail en de vervoerders. Dit overleg verliep in februari 2021 niet goed: ProRail overlegde in eerste instantie alleen, en daarna vooral met NS. Deze leden 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 seinstoren? Hoeveel zijn er reeds gerealiseerd en hoeveel moeten er nog worden gerealiseerd?

ProRail

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. Daarnaast wordt op dit moment een externe toets uitgevoerd op het plan van aanpak met de maatregelen voor de korte en middellange termijn voor wat betreft de verkeersleiders. Welke verbeteringen worden er op de korte termijn ingezet met betrekking tot de beschikbaarheid van verkeersleiders ter voorkoming van treinvitval op het hoofdrailnet? De toets wordt medio december afgerond. Deze leden kijken uit naar de resultaten van deze externe toets en vragen of deze zo spoedig mogelijk naar de Kamer kan worden gestuurd. Tevens zijn deze leden 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 CDA-fractie willen tot slot hun waardering uitspreken voor het ProRail-personeel dat dag en nacht bezig is om het spoor veilig en in gebruik te houden.

Dochterbedrijven NS

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?

Maaslijn

De leden van de CDA-fractie zijn verheugd dat de Staatssecretaris en de betrokken provincies oplossingen hebben gevonden om de voortgang van het Maaslijnproject te borgen. Spoorbeheerder ProRail heeft onlangs een terugvalscenario uitgewerkt waarbij de Maaslijn eind 2024 in elk geval geëlektrificeerd is. Het streven is om tegen die tijd ook de gedeeltelijke baanverdubbeling af te hebben. Deze leden 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.

Spreiding aanvangstijden Onderwijsinstellingen

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de afspraken tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en onderwijsinstellingen over de spreiding van aanvangstijden om de hyperspits te verminderen. Welke acties lopen nog naar aanleiding van de motie-Amhaouch/Paternotte over de piekdruk te beperken door beperkte verschuiving van college tijden (Kamerstuk 35 000-XII, nr. 34), vragen deze leden.

ERTMS

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.

SP-fractie

Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor 2021

De leden van de SP-fractie hebben het Implementatieplan Toegankelijkheid met grote interesse gelezen. Deze leden merken op dat er nog grote slagen gemaakt moeten worden ten aanzien van de toegankelijkheid van het Nederlandse openbaar vervoer. Naar schatting 2 miljoen tot 2,5 miljoen mensen kampen met beperkingen die het reizen ernstig belemmeren. Juist voor deze doelgroep zou het openbaar vervoer moeten worden ingericht, aangezien zij veelal geen alternatieve vervoersmogelijkheden hebben. Het doel om in 2030 toegankelijk te zijn voor 100% van de reizigers mag geen dode letter op papier worden, zo menen deze leden.

De leden van de SP-fractie constateren dat steeds meer dienstverlening wordt gedigitaliseerd, zo ook in het ov. Innovatie juichen deze leden toe, maar het mag niet ten koste gaan van de fysieke aanwezigheid van

medewerkers op treinstations. Apps en praatpalen zijn wat deze leden betreft geen volwaardige vervanging van standaard aanwezige medewerkers en bieden onvoldoende soelaas in het geval van calamiteiten. Bovendien vormen zij geen oplossing voor reizigers die niet vertrouwd zijn met digitale dienstverlening. Deze leden zijn daarom zeer ontstemd over de voorgenomen versoering van de NS-servicestations en de afbraak van de dienstverlening door gemotiveerde en goed opgeleide servicemedewerkers. De ambities van de NS om de helft van de servicestations te sluiten vormen in de ogen van deze leden een inbreuk op het reiscomfort van mensen die assistentie nodig hebben of stranden als gevolg van een calamiteit. Dat het cameratoezicht op stations is verbeterd, betekent volgens deze leden nog niet dat reizigers en medewerkers zich veiliger voelen.

De leden van de SP-fractie bereikten, daags voor het houden van dit schriftelijk overleg, het nieuws dat er een akkoord is bereikt tussen de NS en de vakbonden ten aanzien van de dienstverlening op servicestations. Deze leden hebben enkele vragen daarover. Naar verluidt wordt de serviceverlening minder ingekrompen dan aanvankelijk was beoogd en blijft er een kleine honderd banen voor servicemedewerkers behouden. Deze leden beschouwen dat als een verbetering van het slechte voornemen van de NS om deze dienst fors in te perken. Kan de staatssecretaris de Kamer informeren over de gevolgen die dit heeft voor de reizigers, en dan met name voor minder valide reizigers? Wat betekent dit bijvoorbeeld voor het aantal servicebalies dat behouden blijft en welke zijn dit? En kan de Staatssecretaris deze leden informeren over de gevolgen die dit heeft voor de tijden waarop service wordt verleend? Voldoet de NS met de nieuwe afspraken volgens de Staatssecretaris aan de voorwaarden die zijn overeengekomen in de concessies?

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat de ratificatie van het VN-verdrag voor rechten van mensen met een beperking een mijlpaal kan en moet vormen voor het borgen van toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen. Het is nu de vraag hoe deze Staatssecretaris uitvoering gaat geven aan deze terechte ambities. Deze leden merken op dat de decentralisatie van het spoorvervoer niet ten goede komt aan het streven om toegankelijkheidsvoorzieningen voor reizigers te harmoniseren. Deze leden constateren tevens dat de NS ten opzichte van regionale vervoerders een grote voorsprong heeft als het gaat om het bieden van reisassistentie onderweg en de aanwezigheid van noodzakelijke voorzieningen als toiletten in treinen.

De leden van de SP-fractie hebben van belangenorganisaties vernomen dat het maken van afspraken voor het betreffende bestuursakkoord op die laatst genoemde onderwerpen stroef verloopt. Zo zijn er nog steeds acht regionale spoortrajecten waarop geen toiletten aanwezig zijn. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de verplichte aanwezigheid van toiletvoorzieningen aan boord van treinstellen in het bestuursakkoord definitief wordt geregeld? Verder zijn deze leden van mening dat de aanwezigheid van reisassistentie voor regionale vervoerders een harde eis zou moeten zijn. Reisassistentie wordt door regionale vervoerders veelal geïnterpreteerd als hulp bij in- en uitstappen. Dat is volgens deze leden een te smalle opvatting. Visueel beperkten zijn hiermee immers niet geholpen en wat deze leden betreft moet er standaard sprake zijn van persoonlijke begeleiding over het gehele station, hetzij vanaf de ingang, hetzij bij het overstappen. Deelt de Staatssecretaris deze eis en kan hij toezeggen dat dit deel gaat uitmaken van het bestuursakkoord? En is de Staatssecretaris bereid om wettelijke maatregelen te treffen indien dit toch niet haalbaar blijkt binnen het bestuursakkoord?

Recente ontwikkelingen en voortgang enkele spoordossiers

De leden van de SP-fractie verzoeken de Staatssecretaris om een update te verschaffen over de voortgang van de beoogde treinverbinding Den Haag-Eindhoven-Heerlen-Aken. Deze verbinding kan al jaren rekenen op het enthousiasme van deze leden en vele andere fracties in de Kamer. Dat enthousiasme wordt gedeeld door een breed verbond van gemeenten, kennisinstellingen en bedrijven die zich op of nabij dit traject bevinden, getuige ook het position paper dat zij op 24 november 2021 hebben ingestuurd. Hun oproep is wat deze leden betreft helder: het is de hoogste tijd dat er na jaren van plannen maken eindelijk eens concrete actie wordt ondernomen. Het perfecte mag daarbij niet de vijand van het goede worden. Deze leden hebben in de brief van de Staatssecretaris van 3 december jongstleden kunnen vernemen dat de Kamer middels een MIRT-brief binnenkort wordt geïnformeerd over de voortgang ten aanzien van het emplacement Eindhoven. Deze leden verzoeken de Staatssecretaris om in deze brief tevens een reactie te geven op het genoemde position paper.

Halfjaarverantwoording 2021 NS en ProRail

De leden van de SP-fractie constateren dat de NS en ProRail over de eerste helft van 2021 naar behoren hebben gepresteerd. De COVID-19-maatregelen hebben grote invloed gehad op de reizigersaantallen en daarmee is een groot beroep gedaan op het aanpassingsvermogen van de vervoersbedrijven en hun medewerkers. Dat desondanks ruimschoots wordt voldaan aan afgesproken reizigersdoelen valt een prestatie van formaat te noemen.

De leden van de SP-fractie maken zich ernstige zorgen over de financiële situatie van de NS. Op het hoofdnet wordt tot aan het einde van de concessie een inkomstenverlies van 3,4 miljard euro verwacht. De NS ziet zichzelf gedwongen om intern 1,4 miljard euro te bezuinigen. Daarbij wordt momenteel uitgegaan van een krimp van 2.300 banen door natuurlijk verloop en interne herplaatsing. Deze leden zijn blij dat er vooralsnog niet uitgegaan hoeft te worden van gedwongen ontslagen bij de NS, maar zij voorspellen dat dit ernstige gevolgen zal hebben voor de kwaliteit van de dienstverlening en de werkdruk onder het NS-personeel. Met 2.300 minder medewerkers zullen belangrijke taken moeten worden afgestoten en dat gaat direct ten koste van het aanbod dat NS aan reizigers kan bieden. En dat terwijl we kwalitatief hoogwaardig treinvervoer zo hard nodig zullen hebben, zodra de reizigersaantallen weer toenemen. Deze leden 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?

De leden van de SP-fractie zouden graag een overzicht ontvangen met de financiële situatie bij alle personenspoorvervoersbedrijven 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 leden van de SP-fractie benoemen daarnaast graag dat toegankelijk openbaar vervoer niet alleen een kwestie is van het bieden van hoogwaardig vervoersaanbod. Het treinvervoer in Nederland is duur en als we willen dat mensen de auto laten staan, dan moeten we er ook voor zorgen dat de betaalbaarheid van het openbaar vervoer wordt gegarandeerd. Deze leden zijn dan ook benieuwd of de Staatssecretaris signalen heeft ontvangen van personenspoorvervoerders die hun ticketprijzen met meer dan de inflatie opschroeven. Kan hij daarop reageren? Deze week maakte de NS bekend de «bij-abonnementen» voor gezinnen te stoppen en deze abonneementhouders onder te brengen bij het twee keer duurdere NS Flex-abonnement. Deelt de Staatssecretaris de mening van deze leden 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? Tot slot vragen deze leden de Staatssecretaris of hij in het vizier heeft in hoeverre andere spoorvervoerders tariefverhogingen op minder gangbare abonnementen doorvoeren.

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)

De leden van de SP-fractie maken zich grote zorgen over het tekort aan treinverkeersleiders. Reeds meerdere malen zijn spitstreinen uitgevallen, waardoor duizenden reizigers met vertraging of helemaal niet naar hun bestemming konden reizen. Deze leden zijn zich ervan bewust dat ProRail hard werkt aan het aantrekken van nieuwe gekwalificeerde medewerkers, maar desondanks dreigen de problemen nog lange tijd voort te duren. Deze leden zijn van mening dat niet getornd mag worden aan de kwalificatie-eisen die voor deze functie worden gevraagd. Deze leden constateren dat zowel ProRail als de Staatssecretaris ook geen ambities hebben in die richting en dat stemt hen tevreden. Er is een groot beroep gedaan op de medewerkers van diverse verkeersleidingposten. De inzet van de medewerkers verdient een groot compliment. Medewerkers offeren vrije dagen op, draaien extra diensten en tonen grote betrokkenheid bij hun werk. De Staatssecretaris constateert terecht dat dit echter geen structurele oplossing biedt.

De leden van de SP-fractie lezen dat ProRail inzet op het aantrekkelijker maken van het beroep van verkeersleider. Dat is wat deze leden betreft een uitstekend uitgangspunt, en dat daarin de samenwerking met vakbonden en de medezeggenschap wordt gezocht, kan deze inzet alleen maar versterken. Deze leden vinden het in die zin zeer zorgwekkend dat ProRail zelf communiceert dat zij in het verleden te weinig heeft geluisterd naar treinverkeersleiders als het gaat om de bezetting van posten. Dat verdient beslist geen herhaling wat deze leden betreft. Zij horen graag van de Staatssecretaris of hij, of zijn voorgangers, op de hoogte waren van deze zorgen onder ProRailmedewerkers.

De leden van de SP-fractie hebben in de antwoorden op de vragen van het lid Alkaya (Kamerstuk 2021D45922) kunnen lezen dat alle verkeersleiders een tijdelijke compensatietoeslag krijgen van 300 euro per maand. Dat is een ontwikkeling die deze leden toejuichen. Toch hebben deze leden hierbij nog enkele vragen. Hoelang wordt de toeslag voortgezet? En

waarom wordt er bij een structureel medewerkerstekort niet gekozen voor het structureel maken van deze toeslag? Een startsalaris van 2.400 euro in de maand is in veel gevallen niet genoeg voor het vinden van een woning in de grotere steden, terwijl juist daar de bezettingsproblemen op de posten groot zijn.

De leden van de SP-fractie constateren dat de krapte op de arbeidsmarkt groot is en dat werkzoekenden in toenemende mate kunnen kiezen tussen verschillende werkgevers en carrièrepaden. Om medewerkers te kunnen behouden dient er voor hen voldoende perspectief te zijn om binnen hun werkgever te kunnen doorgroeien, of andere werkzaamheden te kunnen gaan verrichten. Betrokkenheid van medewerkers valt of staat immers met de mogelijkheid om afwisselende werkzaamheden te kunnen verrichten. Deze leden vragen de Staatssecretaris in hoeverre de huidige mogelijkheden hiertoe toereikend zijn.

De leden van de SP-fractie merken tot slot graag op dat ook de maatschappelijke waardering van de werkzaamheden van de verkeersleiders omhoog zou moeten. Het beroep vergt grote verantwoordelijkheden, is bij tijden zeer hectisch en kent zeer flexibele werktijden. De herhaaldelijke uitval hebben de onmisbaarheid van deze beroepsgroep aangetoond en deze leden 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?

PvdA-fractie

Vervoerconcessie hoofdrailnet

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?

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?

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 blijkt 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?

De leden van de PvdA-fractie hebben enkele vragen en opmerkingen met betrekking tot het nog tot stand te komen programma van eisen. Allereerst benadrukken zij het belang van betaalbaarheid. Is de Staatssecretaris het ermee eens 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?

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?

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.

ProRail

De leden van de PvdA-fractie kijken positief naar de nieuwe inzet van ProRail om het personeelstekort op te lossen, maar vragen hoe het ooit zo ver heeft kunnen komen dat er urenlang geen treinen rijden op bepaalde trajecten wegens personeelsuitval. Deze leden hebben met verbazing kennisgenomen van berichten in de media over een verziekte werksfeer en een onredelijke werkdruk, waarbij bijvoorbeeld geen pauze kon worden genomen. Waarom worden de (nieuwe) maatregelen in het plan van aanpak nu pas 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? 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?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de Raad van Bestuur van ProRail erkent dat er in het verleden zaken niet goed zijn aangepakt en daar ook lering uit trekt. 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.

NABO's

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het staat met de NABO-aanpak. Loopt ProRail op schema 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 een voorstel hiertoe met de Kamer te kunnen delen?

Toegankelijkheid spoor

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat toegankelijkheid van stations en treinen voor mensen met een beperking een beleidsprioriteit moet zijn. Voor hen is toegankelijkheid een voorwaarde om zich vrij en zelfstandig te kunnen verplaatsen naar school, werk, familie en andere essentiële aangelegenheden. Deze leden vragen in dit verband naar het bestuursakkoord ter uitvoering van de motie-Van der Graaf c.s. (Kamerstuk 35 570-XII, nr. 47). Is de Staatssecretaris bereid ervoor te zorgen dat daar concrete verplichtingen en termijnen in staan, zodat de toegankelijkheid in de praktijk ook echt significant verbetert?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat regionale vervoerders niet op alle stations waar ze stoppen reisassistentie aanbieden. Is de Staatssecretaris het ermee eens dat dit zeer onwenselijk is? Is hij bereid dit punt op te nemen in het bestuursakkoord? Kan hij toezeggen dat het bestuursakkoord één jaar na totstandkoming geëvalueerd wordt? Indien een bestuursakkoord onvoldoende handvatten blijkt te bieden om alle vervoerders inzet te laten plegen op het gebied van reisassistentie, reisbegeleiding en voorzieningen als toiletten, is hij dan bereid om wetgeving voor te bereiden die daarop toeziet?

Gevolgen corona voor treinvervoer

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de spoorvervoerders er financieel slecht voor staan en zien dit met de nieuwe coronamaatregelen niet op korte termijn verbeteren. Zij wijzen erop dat er ook bij de vervoerders grote investeringen nodig zijn om het treinverkeer uit te breiden en beter te faciliteren in maatschappelijke wensen en door de Staatssecretaris zelf gestelde doelen als woningbouw en minder autokilometers. Hoe verenigt hij de financiële situatie en vooruitzichten van vervoerders met de noodzaak van investeringen? Is hij het ermee eens dat verdere verslechtering van de financiële situatie van treinvervoer zeer onwenselijk is?

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. Kan hij toezeggen dat hij hier tijdig duidelijkheid over schept aan de vervoerders, zodat zij weten waar zij aan toe zijn?

GroenLinks-fractie

OV-Beschikbaarheidsvergoeding

De leden van de GroenLinks-fractie willen aandacht vragen voor het feit dat de vervoerders het financieel moeilijk hebben. Deze leden zijn blij dat er tot september 2022 zekerheid is voor de vervoerders doordat de beschikbaarheidsvergoeding is verlengd. Nu de coronacrisis standhoudt vinden deze leden het van belang dat er tijdig wordt nagedacht over de beschikbaarheidsvergoeding ná september 2022, zodat de vervoerders niet weer tot het laatste moment in onzekerheid verkeren. Op welke manier houdt de Staatssecretaris rekening met de financiële impact van COVID-19 en de vraaguitval op ov-partijen op langere termijn? Gaat de Staatssecretaris op korte termijn al in gesprek met de ov-sector?

Marktordening spoor

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vragen over de marktordening op het spoor. Deze leden zijn van mening dat mensen zo snel, comfortabel en duurzaam mogelijk van A naar B moeten kunnen reizen. Betrouwbaarheid en stabiliteit zijn hierbij van groot belang. Daarom zijn deze leden blij dat de HRN-concessie weer aan de NS is gegund, omdat de prestaties goed zijn. De samenwerking tussen het Ministerie van IenW, de NS en ProRail leidt tot een hoog prestatieniveau tegen een laag prijsniveau. Vorig jaar is de motie-Laçin/Kröger aangenomen om de HRN-concessie voor tien jaar aan de NS te gunnen met een tussenevaluatie na vijf jaar. Toch schrijft de Staatssecretaris in het beleidsvoornemen dat er nog geen concrete looptijd in de concessie is opgenomen, omdat er nog een aantal stappen moet worden doorlopen. Voor reizigers, werknemers en vervoerders is het belangrijk om zekerheid op de lange termijn te hebben. Bovendien zijn deze garanties ook nodig voor langetermijninvesteringen. Wanneer wordt de definitieve looptijd vastgesteld?

Woningbouwopgave

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

Fietsparkeren

De leden van de GroenLinks-fractie zien dat er in het land steeds meer grote en hoogwaardige fietsenstallingen worden gerealiseerd bij stations. In 2014 is de motie-Dik-Faber (Kamerstuk 29 984, nr. 544) aangenomen, ingediend samen met GroenLinks en D66, die de regering verzoekt tot een eerlijke verdeling van de exploitatielasten van fietsparkeren bij stations tussen ProRail, NS, regionale vervoerders en gemeenten. In de huidige concessie is deze verdeling niet opgenomen. Gaat de Staatssecretaris in de concessie opnemen dat de NS bijdraagt aan de exploitatie van fietsparkeren en daarmee zorgen voor die eerlijke verdeling?

Internationaal spoor

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het heel belangrijk dat er op korte termijn grote stappen worden genomen op het gebied van internationaal spoor. Voor het klimaat is het van groot belang dat het gebruik van het vliegtuig zoveel mogelijk kan worden vervangen door het gebruik van de trein. Nog steeds gaan er veel vluchten van en naar Schiphol naar bestemmingen die ook binnen enkele uren per trein bereikbaar zijn. Er is sprake van een oneerlijke concurrentiepositie voor de internationale trein, want de luchtvaart betaalt geen belasting, betaalt weinig voor haar infrastructuur en vrijwel niets aan milieubelasting. Deze leden hebben eerder met de initiatiefnota «Luchtvaart op de rails»¹ aandacht gevraagd voor de knelpunten op het gebied van internationaal spoor. Prijs, tijd en gemak zijn de belangrijkste factoren als het gaat om de concurrentie met de luchtvaart. Kan de Staatssecretaris uiteenzetten welke stappen er zijn

¹ <https://groenlinks.nl/sites/groenlinks/files/downloads/newsarticle/LUCHTVAART%20OP%20DE%20RAILS%20versie%203.pdf>

ondernemen sinds de behandeling van deze initiatiefnota om prijs, tijd en gemak van internationaal spoor te verbeteren?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in het rapport van Natuur & Milieu en de Coalitie Anders Reizen² dat het zakelijk reizen met de trein tot 700 kilometer een reductie tot 43% van de vliegvluchten oplevert. Dat stemt deze leden hoopvol. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat het internationaal treinaanbod verbeterd wordt door belangrijke knelpunten op te lossen door bijvoorbeeld het verhogen van de frequentie van internationale treinen en het optimaliseren van de dienstregeling. 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-Schonis/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?

De leden van de GroenLinks-fractie zien dat de verbetering van het traject Utrecht-Arnhem-Duitse grens erg belangrijk is om de internationale verbindingen richting het oosten te versnellen: een (stapsgewijze) spoorverdubbeling van dit traject met 200 kilometer per uur naar het Ruhrgebied voor een tweede snelle route naar Berlijn én een verbinding richting Frankfurt/Zuid-Duitsland. Deze investeringen zijn noodzakelijk om capaciteitsproblemen in de toekomst te voorkomen. Is de Staatssecretaris zich bewust van deze noodzaak? Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om te starten met een MIRT-verkenning voor de spoorcorridor A12? Gezien het feit we op afstanden tot 700 km steeds meer met de trein willen reizen en minder met het vliegtuig, bekijkt de Staatssecretaris hoe er op deze spoorcorridor ook hoge snelheden (200 kilometer per uur) kunnen worden gereden, zodat dit goed aansluit op de HSL-plannen in Duitsland, zoals de HSL-verbinding Ruhrgebied – Hannover – Berlijn die specifiek in het Duitse regeerakkoord wordt benoemd? In het Toekomstbeeld OV (TBOV) wordt deze «A12» corridor ook genoemd en alle stakeholders zijn het erover eens dat aanpassingen nodig zijn. Vanuit het TBOV is aangegeven dat verder onderzoek nodig wordt geacht. Hoe staat het met dit onderzoek? Welke scenario's worden hierin onderzocht? Omdat de corridor onderdeel is van TEN-T core network corridor Rhine Alpine, zou financiering voor deze corridor deels uit Europese middelen kunnen komen. De Europese Commissie heeft zelfs meermaals aangegeven dat er geld beschikbaar is voor een groot spoorproject, waarbij expliciet deze corridor werd benoemd. Heeft de Staatssecretaris contact met de Europese Commissie om de noodzaak van deze investeringen te benadrukken?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het zeer kwalijk dat het versnellen van de IC Berlijn opnieuw is uitgesteld en dat tijdsduur 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?

De leden van de GroenLinks-fractie zien dat de ontwikkeling van Zuidasdok in Amsterdam heel belangrijk is voor het vergroten van het internationaal spoor en de capaciteitsuitbreiding bij Amsterdam Centraal Station. Nu blijkt dat er toch een financieringstekort is van 1,2 miljard

² <https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/zakelijk-reizen-met-de-trein-tot-700-kilometer-halveert-het-aantal-vliegvluchten/>

euro, waarvan circa 200 miljoen euro voor een derde perron en internationale voorzieningen. Vertraging of uitstel van dit project kan grote gevolgen hebben voor zowel landelijk als internationaal spoorvervoer. 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?

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen erop dat er steeds meer particuliere initiatieven zijn die de nachttrein weer nieuw leven in willen blazen. Dat zijn mooie initiatieven, maar deze leden willen niet dat de Open Toegang internationaal leidt tot een verslechtering van binnenlandse treindiensten. Kan de Staatssecretaris dat garanderen? De initiatiefnemers van nachttreinen lopen in Europa wel tegen enkele problemen aan. Eén van die problemen is een tekort aan (tweedehands) materieel, omdat er de afgelopen decennia weinig nieuwe nachttreinen geproduceerd zijn. Om nieuwe treinen aan te schaffen hebben de initiatiefnemers als startup echter vaak niet de financiële middelen. Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om in Europees verband te kijken hoe dergelijke initiatieven 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)?

Toegankelijk spoor

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich ernstig zorgen over de toegankelijkheid van het spoor. De leden Bouchallikht en Westerveld (beide GroenLinks) hebben hier onlangs vragen over gesteld, maar deze zijn nog niet beantwoord. Deze leden zien dat er nog steeds veel plekken zijn waar de toegankelijkheid niet op orde is. Er zijn met name veel problemen bij regionale vervoerders. Bij regionale vervoerders ontbreken afspraken over het bieden van reisassistentie en het hebben toegankelijke toiletten. Daarnaast zijn kapotte liften aan de orde van de dag. Het Bestuursakkoord Toegankelijk OV ligt in deze demissionaire fase stil. Dat vinden deze leden zeer onwenselijk, omdat mensen met een beperking niet de dupe moeten worden van een trage kabinetsformatie. Is de Staatssecretaris bereid om de totstandkoming van het bestuursakkoord te versnellen? Worden hierin expliciet maatregelen genomen om het ontbreken van reisassistentie en toegankelijke toiletten op regionale lijnen op te lossen, alsook de problematiek van de liften? In de brief over het Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor 2021 lezen deze leden dat ProRail zich ten doel stelt dat in 2030 100% van de reizigers met een beperking van en naar een toegankelijk station reist en dat als tussendoel in 2022 90% van alle reizigers van of naar een toegankelijk station reist. Kan de Staatssecretaris aangeven in hoeverre dit doel zal worden behaald?

Partij voor de Dieren-fractie

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?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Staatssecretaris vervolgens 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 1.200 km? 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 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?

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 Partij voor de Dieren-fractie lezen ook de inzet voor het traject naar Duitsland via Utrecht-Arnhem(-Berlijn). Deze leden vragen de Staatssecretaris wat er op dat traject nodig is aan infrastructurele investeringen en of die niet toch al nodig waren om de capaciteitsgroei ook voor het binnenlandse verkeer te faciliteren. En klopt het dat de Intercity-Express (ICE) tussen Amsterdam en Utrecht met hogere snelheden zou kunnen rijden? Wat is de visie van de Staatssecretaris op het uitbreiden van de capaciteit op het traject Utrecht-Arnhem-Berlijn? Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen de roep om een spoorverdubbeling op het traject Utrecht-Arnhem? Raakt zo een uitbreiding aan (beschermd) natuurgebieden? Of is er voldoende «vrije» ruimte langs dit tracé?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben tot slot nog enkele overige vragen. Heeft de Staatssecretaris al enig zicht op wat te doen met de ov-beschikbaarheidsvergoeding na september 2022? De vorige keer liet een besluit (te) lang op zich wachten en daarom vragen deze leden nu vast naar de plannen. Zijn er verschillende scenario's gemaakt die van toepassing zijn wanneer er verschillende (COVID-) ontwikkelingen en beperkende maatregelen vanuit de overheid komen? Deze leden willen graag de aangenomen motie-Van Esch (Kamerstuk 35 300-XII, nr. 106) in herinnering roepen die de regering vroeg de dip in reizigersaantallen voor de korte termijn geen negatieve consequenties te laten hebben voor de benodigde capaciteitsgroei op de lange termijn.

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?

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.

ChristenUnie-fractie

Beleidsvoornemen nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling het beleidsvoornemen om NS de hoofdrailnetconcessie onderhands te gunnen, doorgenomen. Zij vragen welke lessen de Staatssecretaris trekt uit de huidige concessie, en hoe deze vorm krijgen in het nieuwe programma van eisen. Deze leden vragen de Staatssecretaris waarom er geen termijn genoemd staat in het beleidsvoornemen, terwijl de Kamer zich duidelijk heeft uitgesproken over een termijn van tien jaar. Deze leden hopen dat de Staatssecretaris bij het opstellen van het programma van eisen, rekening houdt met de vervlechting tussen sprintertreinen en het bus-, tram- en metronetwerk. Het moet tenslotte niet alleen gaan om groei van het aantal reizigers in de intercity's in de Randstad, maar ook om groei in de landsdelen en groei in het sprintervervoer. Juist op de afstanden tot 40 kilometer in de regio is nog veel reizigersgroei mogelijk door de dienstregeling aantrekkelijker te maken. 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. Daarnaast vragen deze leden de Staatssecretaris of hij het dubbele opstaptarief dat bij een overstap tussen verschillende vervoerders van toepassing is, kritisch tegen het licht wil houden.

Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor 2021

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn benieuwd naar de voortgang van het bestuursakkoord over toegankelijkheid in het openbaar vervoer. Meer dan een jaar geleden werd de motie-Van der Graaf c.s. (Kamerstuk 35 570-XII, nr. 47) over dit bestuursakkoord unaniem aangenomen, met in het verzoek een deadline van 1 maart 2021. In mei gaf de toenmalige Staatssecretaris aan dat die datum niet haalbaar bleek. Deze leden zijn erg benieuwd naar een update van de Staatssecretaris. Kan hij uiteenzetten waarom het sluiten van dit akkoord zo lang duurt en waar de gesprekken op vastlopen? In haar brief van 11 mei jl. geeft de Staatssecretaris aan dat besluitvorming over een eventuele financiële bijdrage om de toegankelijkheid van het ov te verbeteren aan een nieuw kabinet is en in haar brief van 26 juni geeft de Staatssecretaris aan dat besluiten over het gehele bestuursakkoord aan een nieuw kabinet zijn. Deze leden vragen zich af of er geen enkele afspraak te maken is zonder financiële tegemoetkoming van het Rijk.

De leden van de ChristenUnie-fractie zien in het Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor 2021 dat regionale vervoerders niet op alle stations reisassistentie aanbieden, en overstaphulp nog minder. Verwacht de Staatssecretaris dat het bestuursakkoord hier verandering in brengt? Worden er in het bestuursakkoord concrete verplichtingen en termijnen gesteld, ook aan decentrale ov-autoriteiten? En in hoeverre verwacht de

Staatssecretaris dat het bestuursakkoord leidt tot de landelijke uitrol van een basisvoorziening als toegankelijkheid? Deze leden zien dat de Staatssecretaris in 2020 heeft benoemd dat er nog op een aantal regionale lijnen treinen zonder toiletten rijden. Daarbij is ook benoemd dat dit onwenselijk is. Deze leden vragen hoe kan het dat die paar lijnen (nog) geen toiletten in hun treinen hebben, terwijl het overgrote deel wel al toiletten heeft. Wordt dit ook geregeld in het eerder genoemde bestuursakkoord? Hoe hoopt de Staatssecretaris te zorgen voor een landelijk basisoniveau van voorzieningen waardoor mensen met een beperking zonder problemen kunnen reizen, inclusief overstap?

Internationale verbindingen

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat treinverbindingen met België en Frankrijk succesvol worden gebruikt, maar dat de verbindingen met Duitsland te wensen over laten. Er zijn verschillende opties om de verbinding met het Ruhrgebied en Berlijn te verbeteren. Welke verdient volgens de Staatssecretaris de voorkeur? Deze leden 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-Grinwis/Boulakjar (Kamerstuk 32 404, nr. 106) die oproept om deze gelden te gebruiken ten behoeve van internationale verbindingen. Kan de Staatssecretaris inzichten delen uit de onderzoeken die worden gedaan naar verbindingen met Duitsland, bijvoorbeeld over de zogenoemde A12-corridor? En is de Staatssecretaris bereid zich in te zetten voor een internationale treinverbinding van een internationale stad als Den Haag?

BBB-fractie

TRAXX

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?

Telefoniestoring

Het lid van de BBB-fractie vraagt of het mogelijk is om een back-upstelsel te hebben voor wanneer het huidige telefoniestelsel van ProRail weer overbelast raakt of uitvalt.

Ov-beschikbaarheidsvergoeding

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?

Spoortrillingen

Het lid van de BBB-fractie is content met de joint fact finding die heeft plaatsgevonden ten aanzien van «spoortrillingen», maar maakt zich wel wat zorgen over de vraag of er daadwerkelijk acties ondernomen kunnen gaan worden om de spoortrillingen tegen te gaan. De route die de Staatssecretaris volgt, is in de ogen van dit lid een correcte route, maar het resultaat kan helaas wel zijn dat er voorlopig nog niets gebeurt. Is het mogelijk om ondertussen bijvoorbeeld al een lijst op te stellen met

prioritaire gevallen? Hoe ziet de Staatssecretaris zelf het tijdstraject? Deelt hij de zorg van dit lid?

Personeelstekort ProRail

Het lid van de BBB-fractie heeft ook kennisgenomen van het plan van aanpak van ProRail om de personeelstekorten aan te pakken. Dit lid wil erop wijzen dat er door heel Nederland personeelstekorten zijn en dat dit de komende jaren nog nijpender wordt. Ondanks de intenties van ProRail is het dus niet ondenkbaar dat deze tekorten toch blijven bestaan. Wat zou dit kunnen betekenen voor het passagiers- en goederenvervoer in de toekomst?