

Vergaderjaar 2021–2022

29 984	Spoor: vervoer- en beheerplan
33 652	Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)
32 404	Programma hoogfrequent spoorvervoer
Nr. 991	VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT Vastgesteld 7 juli 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 9 juni 2022 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 januari 2021 inzake wijziging concessie voor het hoofdrailnet in het kader van tijdelijke proef nachttrein Wenen (Kamerstuk 29 984, nr. 920);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 december 2021 inzake voortgang introductie Intercity Nieuwe Generatie-transporttreinen (ICNG) op de hsl (Kamerstuk 29 984, nr. 949);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 december 2021 inzake spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 256);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 december 2021 inzake voortgang spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 953);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 december 2021 inzake gunning treindienst Eindhoven-Düsseldorf (Kamerstuk 29 984, nr. 952);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake projectbeslissing Maaslijn (Kamerstuk 35 925 A, nr. 18);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2021 inzake Vervoerplan NS 2022 en Beheerplan ProRail 2022–2023 (Kamerstuk 29 984, nr. 954);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 december 2021 inzake Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang (Kamerstuk 29 984, nr. 955);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 januari 2022 inzake beleidslijn kans op schade door spoortrillingen bij aanlegprojecten spoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 984, nr. 956);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 januari 2022 inzake uitkomsten externe valide-**

- ring plan van aanpak verkeersleiders ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 958);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 maart 2022 inzake stand van zaken beleidsintensivering spoortrillingen (Kamerstuk 29 984, nr. 974);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 april 2022 inzake storing IT-systemen NS (Kamerstuk 29 984, nr. 975);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 april 2022 inzake maatregelen ProRail in Q1 inzake capaciteitstekort verkeersleiders (Kamerstuk 29 984, nr. 976);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 april 2022 inzake voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2021-2 (Kamerstuk 32 404, nr. 113);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 april 2022 inzake onafhankelijke evaluatie IT-storing NS (Kamerstuk 29 984, nr. 977);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 april 2022 inzake gevolgen verstoring materiaalketen op project Maaslijn (Kamerstuk 35 925 A, nr. 69);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 april 2022 inzake algemene vergadering van aandeelhouders ProRail 20 april 2022 (Kamerstuk 29 984, nr. 980);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 mei 2022 inzake zestiende voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 84);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 mei 2022 inzake afschalen dienstregeling als gevolg van personeelskrapte NS (Kamerstukken 29 984 en 28 165, nr. 981);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2022 inzake modernisering spoorregelgeving (Spoorwegwet 202#) (Kamerstuk 29 984, nr. 982);**
 - **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2022 inzake beantwoording vragen commissie over de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2021-2 (Kamerstuk 32 404, nr. 114).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Van der Zande

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bouchallikh, Van Ginneken, Goudzwaard, Van der Graaf, Graus, De Hoop en Minhas,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.02 uur.

De voorzitter:

Welkom, allemaal. Ik open het debat Spoor, spoorveiligheid en ERTMS. Voor de mensen thuis die dat mogelijk niet weten: dat staat voor European Rail Traffic Management System. Het is een soort Europese specificatie voor spoorwegseinen en treinbeïnvloeding. Ik heet de mensen op de publieke tribune van harte welkom, evenals de mensen die thuis luisteren en kijken, de Staatssecretaris en haar team en ook alle leden der Staten-Generaal.

De procedure is even iets anders. We krijgen dadelijk een termijn van de rapporteur PHS, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, mevrouw Van Ginneken. Ik heb begrepen dat zij een paar minuten nodig heeft, dus die gaan we haar graag gunnen. Het is niet de bedoeling dat we haar gaan interrumperen. Daarna geeft enkel de Staatssecretaris heel even een korte reactie daarop en dan beginnen we met de eerste termijn van de Tweede Kamer. Mevrouw Van Ginneken, aan u het woord als rapporteur.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. Ook nogmaals dank aan mijn collega's dat ik het rapporteurschap over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer op mij heb mogen nemen. In het kader van het uitleggen van afkortingen: het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer korten we af als PHS. PHS is belangrijk voor het via het ov kunnen ontsluiten van de woningbouwgebieden die we overal in het land willen realiseren. Dit is mijn eerste inbreng als rapporteur. Die begin ik natuurlijk graag met een positieve noot. Ondanks de coronacrisis zijn veel van de PHS-projecten eigenlijk niet of nauwelijks vertraagd. Dat is, denk ik, vooral te danken aan het harde werk van alle mensen die werken aan de ontwikkeling van PHS. Daar spreekt de commissie graag haar dank voor uit aan al die betrokkenen.

Voorzitter. De antwoorden op onze vragen over de voortgangsrapportage PHS kwamen gistermiddag pas binnen. Dat maakt het voor mij als rapporteur onmogelijk om hier in dit debat recht te doen aan de antwoorden van het kabinet op de vragen die mijn collega's en ik gesteld hebben. Ik vraag de Staatssecretaris in het vervolg een iets werkbaardere termijn aan te houden, want dit heeft misschien tot gevolg dat ik binnen alle aanvullende vragen die ik nu ga stellen toch nog wat dingen onderbelicht laat.

Eerst heeft de commissie nog wat vragen aan de Staatssecretaris over het Zuidasdok. In elke rapportage over dit onderwerp wordt benoemd hoe belangrijk het Zuidasdok is, met het derde perron daar, voor de voortgang van PHS. We weten dat het Zuidasdok ook belangrijk is voor internationale treinreizen, de robuustheid van de hub Amsterdam Zuid en de doorstroming op de weg aldaar. Het is een cruciaal project. In de beantwoording van onze feitelijke vragen bleef de Staatssecretaris naar de mening van de commissie wel erg vaag over dit project. De Staatssecretaris geeft aan dat het lastig is om aan te geven of versnelling mogelijk is, aangezien het proces is opgesplitst in verschillende bouwfases. Maar de realisatie van het derde perron staat nu gepland voor 2036. Dat is pas over veertien hele jaren. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij gaat sturen op versnelling in het proces waar dat mogelijk is? En kan zij de keuzes en

afwegingen die zij daarbij maakt uitgebreid met de Kamer delen voor het commissiedebat MIRT? Wanneer komt er meer duidelijkheid over de financiële toekomst van het Zuidasdokproject?

De commissie maakt zich ook zorgen om het gat in faciliteiten voor de Eurostar tussen 2024 en 2036. Het zou niet acceptabel zijn als we daardoor twaalf jaar lang geen Eurostar kunnen laten rijden. Kan de Staatssecretaris toezeggen een oplossing te vinden voor de internationale faciliteiten tussen 2024 en 2036 en dan ook direct toelichten of er andere internationale lijnen zijn die gevolgen ondervinden van de beschikbaarheid van perrons in Amsterdam?

Voorzitter. De Staatssecretaris geeft aan dat er geen gelden uit het Europese infrastructuurfonds CEF zijn ontvangen voor PHS-projecten. De commissie is benieuwd of die gelden eigenlijk wel zijn aangevraagd voor bepaalde onderdelen. Zo nee, waarom niet? En zo ja, waarom zijn ze niet toegewezen?

In het algemeen kampen we met een tijd waarin personeel en materialen schaars zijn. Daarover heb ik dan ook de volgende vragen aan de Staatssecretaris. Welk effect hebben de gestegen materiaalprijzen en de krapte op de arbeidsmarkt naar verwachting op het PHS en leiden die tot verdere vertraging van deelprojecten? Wat gaat de Staatssecretaris in het geval van zo'n vertraging doen om die zo klein mogelijk te houden of zelfs helemaal tegen te gaan?

De commissie is tevreden dat de Staatssecretaris de aanbevelingen van de Auditdienst onverkort overneemt. Toch zijn we nieuwsgierig naar de aandacht die de Auditdienst vraagt voor de effecten van de bijstellingen in de planning. Hoe gaat de Staatssecretaris concreet opvolging geven aan die aanbevelingen? En hoe gaat ze de Kamer betrekken bij de afwegingen die rond die planning gemaakt worden, zeker als het ook om financiële bijstellingen gaat?

Voorzitter. Tot slot nog even over de relatie tussen PHS en ERTMS. U lichtte het zojuist al toe: dat is het nieuwe treinbeveiligingssysteem. Dat geeft de mogelijkheid om treinen dichter op elkaar te laten rijden. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: is ERTMS al meegenomen in de frequentieverhogingsdoelen van PHS? Of is na invoering van ERTMS eigenlijk nog een verdere frequentieverhoging mogelijk?

Voorzitter. De commissie kijkt uit naar de beantwoording van de vragen.

De voorzitter:

Dank, waarde mevrouw Van Ginneken, en ook dank voor uw rapporteurschap. Ik weet dat ik dit namens alle collega's van deze commissie zeg. Ik geef nu graag het woord aan de Staatssecretaris voor een korte reactie. Alstublieft, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst ook heel hartelijk dank aan de rapporteur. Er is natuurlijk een heleboel werk in gestoken. Ik zal graag ook nog ingaan op de specifieke vragen. We hebben straks het debat, dus een aantal punten zullen dan waarschijnlijk ook nog naar voren komen.

U heeft mij en de Minister in het notaoverleg op 11 april bevestigd over het project Zuidasdok en het derde perron. Daarop hebben we toegezegd om voor het MIRT-debat op 30 juni de commissie te informeren over de stand van zaken. Die toezegging staat nog steeds. Op dit moment zijn alle partijen die bij het Zuidasdok betrokken zijn in gesprek. We hebben deze week weer een aantal overleggen gehad. Er is sprake van een omvangrijke en complexe afweging die ik zorgvuldig met alle betrokken partners wil maken, want we hebben natuurlijk iedereen nodig om mee te doen. Zoals ik ook al eerder heb bericht, is de financiële ruimte binnen het MIRT beperkt. Ook dat maakt dat die zorgvuldige afweging nodig is, maar ik zal de Kamer uiteraard blijven informeren over relevante ontwikkelingen. Ik neem de opmerking dat bepaalde informatie wat laat is gearriveerd ter

harte. Ik zal uiteraard proberen om zo snel mogelijk te reageren. De vragen die gesteld worden in de aanloop naar de debatten, zijn vrij omvangrijk. Ik hoop dus op enige vorm van begrip. In dit geval zaten ook nog de pinksterdagen ertussen, maar ik heb uiteraard alle begrip dat de commissie de informatie graag zo tijdig mogelijk wil ontvangen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan de Staatssecretaris voor het antwoord. Ik heb vragen gesteld over het Zuidasdok. De Staatssecretaris geeft aan dat daar in de brief op wordt ingegaan. Ik daag de Staatssecretaris uit om nu alvast een terugkoppeling te geven over een aantal aspecten, want ik kan me niet voorstellen dat ze daar op dit moment nog geen idee van heeft. Ik denk dat het goed is voor het proces rondom PHS om daar nu wat meer zicht op te krijgen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Met het risico dat ik enigszins verval in zaken die ik al eerder heb gezegd: het project Zuidasdok is natuurlijk heel erg van belang, niet alleen voor de regio Randstad, maar ook voor alle spoorambities die wij hier in Nederland hebben en de internationale spoorambities die we hebben. Die staan hoog op mijn prioriteitenlijst, zoals mevrouw Van Ginneken ook weet. De kosten zijn hoog en de ambities, ook van de Tweede Kamer, op het gebied van spoor zijn groot. Misschien zijn die wel groter dan het totale budget dat wij in zijn totaliteit hebben gereserveerd voor onze Spooragenda. Dat betekent dat wij heel kritisch moeten kijken naar de haalbaarheid en de betaalbaarheid van lopende projecten. Dit project is zeer kostbaar, maar ook heel erg nodig. Dat maakt het wel complex, want ik hoor natuurlijk ook de ambities die er zijn op andere fronten. Ik wil wel ervoor zorgen dat wij in alle zorgvuldigheid kijken hoe we het project zo goed en zo kwaad mogelijk voort kunnen zetten zonder dat dat al te veel ten koste gaat van andere ambities, zowel in die regio ... We moeten ook gaan kijken: als de kosten daar verdubbelen, wat betekent dat dan voor de totale kosten, verdeeld over het hele land? Dat zijn discussies die wij op dit moment nog met elkaar moeten voeren. Je merkt dat er ook in de regio veel draagvlak is voor de plannen rondom Zuidasdok, dus daar zit volgens mij geen ruis op de lijn. Bestuurlijk en bij andere partners is er de wil om er samen uit te komen, maar het is wel even een puzzel. Dat vraagt ook om tijd. Wij hebben wel toegezegd om voor 30 juni een laatste stand van zaken te geven. Ik heb goede hoop, ook als je ziet hoeveel en hoe intensief wij op dit moment met elkaar overleggen. Ook intern is het natuurlijk een belangrijk onderwerp. Ik ga dus ervan uit dat we voor die tijd een degelijke update kunnen geven.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken, tot slot.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank. Dit geeft iets meer zicht op het proces waar de Staatssecretaris zich in bevindt. Ik hoor een beetje tussen de regels door dat het goed is om de vragen die ik zojuist gesteld heb niet nu met elkaar door te gaan akkeren, omdat dat dan misschien van invloed is op dat proces, als ik het zo mag interpreteren. Daar heb ik alle begrip voor. Mag ik de Staatssecretaris dan vragen om in elk geval in de brief die voor 30 juni komt ook de vragen die ik heb gesteld expliciet mee te nemen en te beantwoorden?

De **voorzitter**:

Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zeker. Mocht het de strategische positie op enig moment raken ... In Maastricht zouden we dan nog een vertrouwelijke bijpraatsessie kunnen organiseren waarin je de strategische zaken wat meer met elkaar doorneemt. Mocht dat nog nodig zijn en kunnen binnen de Haagse processen, dan ben ik daar ook altijd graag toe bereid. Ook dank voor het begrip bij mevrouw Van Ginneken hiervoor.

Dan de Eurostar. Zoals ik gemeld heb, kunnen de security- en paspoortcontrolefaciliteiten vanaf begin 2024 niet meer op de huidige locatie op Amsterdam Centraal terecht vanwege de verbouwing die daar plaatsvindt voor het PHS, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De definitieve plek voor de Eurostarterminal is voorzien op Amsterdam Zuid na afronding van het project Zuidasdok. Dat zou dus betekenen dat er in de periode daartussenin, tijdens de jarenlange verbouwing, geen Eurostartreinen rechtstreeks kunnen vertrekken naar Londen. U snapt dat ik dat onacceptabel vind. Ik heb ProRail dus gevraagd om samen met NS alles op alles te zetten om dit op te lossen. We zijn aan de ene kant net aan het proberen om de korteafstandsvluchten te vervangen door de trein. We willen niet meer dat iedereen alleen maar met het vliegtuig naar Parijs en Londen gaat, maar vervolgens zou de Eurostar niet meer rijden. Dat is gewoon niet acceptabel. Wat ik daaraan kan doen, zal ik doen. We zitten natuurlijk een beetje op de bijrijdersstoel wat dat betreft. Maar wat ik kan doen om druk te zetten, zal ik zeker doen. Ik zal ook de Kamer regelmatig informeren over de voortgang. Het betreft overigens alleen de Eurostar, dus het heeft geen gevolgen voor de Thalys of bijvoorbeeld de trein naar Berlijn. Dat wil ik er wel even bij zeggen.

Dan een vraag over de prijsstijgingen. Wat voor effect hebben de gestegen materiaal prijzen en de krapte op de arbeidsmarkt naar verwachting op het PHS? Ik zal samen met de Minister voorafgaand aan het MIRT-debat op 30 juni de Kamer daarover informeren. Dan doen we dat meteen over alle effecten op spoor, op water en op weg, zodat het beeld wat completer is. Daarbij betrekken we ook het beeld ten aanzien van PHS conform de motie van Van der Molen. Ook de halfjaarlijkse voortgangsrapportages zullen inzicht geven in de planning en de kostenraming. De bouwopgave heeft prioriteit voor het kabinet. Samen met de betreffende sectoren hebben de Ministers De Jonge en Harbers op 31 mei de intentieverklaring Samen doorbouwen in onzekere tijden ondertekend. Het doel van die verklaring is om de uitdagingen qua prijsstijgingen en de leveringonzekerheden gezamenlijk te benaderen, zodat de continuïteit uiteindelijk geborgd kan worden.

Dan was er nog een vraag over de CEF-gelden. Voor een onderdeel dat oorspronkelijk in PHS zat, te weten Venlo, is er sprake van Europese financiering, maar dat is een apart project. Tot op heden is er verder voor de infrastructuur PHS geen sprake van Europese bijdragen. Ik ben wel met ProRail aan het bekijken of er alsnog kansen zijn om de al bekende maatregelen in PHS aan te dragen.

Dan was er nog een vraag met betrekking tot de Auditdienst: hoe gaan we opvolging geven aan de aanbevelingen? Met ProRail worden de wijzigingen in de planning van PHS kritisch bekeken. Dat zal ik nog nadrukkelijker gaan doen in de komende periode. Daarbij komen naast de planning specifiek de kosten en de relatie met andere projecten aan bod. Ik informeer twee keer per jaar over de voortgang en de mutaties in het programma, waarbij ik natuurlijk wel stuur op het tijdig in dienst nemen van extra treinen.

Dan de vraag of ERTMS al is meegenomen in de frequentieverhogingsdoelen van PHS. Alleen op de SAAL-corridor is ERTMS nodig voor de frequentieverhoging van PHS. Ik zit erg in afkortingen te praten. Valt u dat op?

De voorzitter:

Ik heb het zelf in het begin van het debat uitgelegd.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Oké, dus dat is niet erg voor de kijkers?

De **voorzitter**:
Zeker niet, want anders gaan we nog een uur extra nodig hebben.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Anders duurt het erg lang, ja.
Een verdere frequentieverhoging is echt afhankelijk van meer factoren dan ERTMS. Volgens mij heb ik daarmee de vragen van mevrouw Van Ginneken beantwoord.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Mevrouw Van Ginneken wil toch nog enkele vragen stellen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dank daarvoor. Mijn vragen over CEF zijn gedeeltelijk beantwoord. De Staatssecretaris heeft aangegeven slechts voor één traject financiering gekregen te hebben. Het project in Venlo is geen onderdeel meer van het PHS, maar daarmee is de vraag nog niet beantwoord of het voor andere projecten wel of niet is aangevraagd, of het wel of niet is toegewezen en waarom.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik had de microfoon niet uitgezet, merk ik nu. Sorry. Voor zover ik nu weet, hebben wij geen gelden aangevraagd voor andere projecten. Maar ik ga dat nog heel even dubbel laten checken. We zijn nu dus wel aan het kijken of we dat nog kunnen gaan doen. Mocht het anders zijn, dan laat ik dat nog aan de commissie weten. Mochten we dus al wel gelden hebben aangevraagd waarvan ik nu even niet op de hoogte ben, dan wordt dat hopelijk nog tijdens dit debat aan u doorgegeven.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de toezegging, mevrouw de Staatssecretaris. Dan gaan we met de wedstrijd beginnen. Meneer Minhas bijt het spits af namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie. We hebben een spreektijd van vijf minuten en vier interrupties, twee in tweeën of vier losse; dat mogen jullie allemaal zelf weten. Alstublieft, meneer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):
Voorzitter, hartelijk dank. De VVD is trots op onze spoorsector. Tegelijkertijd zijn er nog altijd voldoende uitdagingen die door storingen of vertragingen in het proces nog niet de juiste eindbestemming hebben bereikt. Een goed functionerend spoornetwerk is ontzettend belangrijk voor zowel reizigers en omwonenden als onze economie. Het maken van goede keuzes is daarom cruciaal voor een betrouwbaar, snel en vooral toekomstbestendig spoornetwerk. Deze keuzes moeten voorkomen dat treinen uitvallen, reizigers in de kou komen te staan en spoorgoederenvervoerders tot stilstand worden gebracht.
Voorzitter. Met dit debat wil de VVD duidelijke keuzes maken en versnelingen aanbrengen in het toekomstbestendig maken van ons spoornetwerk. Zo kunnen we de uitdagingen die op ons afkomen, aanpakken en de kansen die zich voordoen, optimaal benutten. De VVD-fractie wil daarom echt actie van de Staatssecretaris op een aantal punten.
Voorzitter. Een van die punten is de nieuwe hoofdtrainnetconcessie. Ik zou van de Staatssecretaris graag een concrete datum horen met meer duidelijkheid over het programma van eisen voor deze concessie. In haar Kamerbrief van 13 april stelt zij namelijk dat het tijdspad en de besluitvorming van de hoofdtrainnetconcessie deze zomer naar de Kamer worden gestuurd. De VVD wil het programma van eisen zo snel mogelijk hebben,

zodat we een goed gesprek kunnen voeren over de aard van het hoofd-railnet, de kwaliteit, de dienstverlening en het toekomstige spoorboekje. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat de Kamer een duidelijke rol krijgt bij de besluitvorming over de hoofd-railnetconcessie?

Voorzitter. Zoals u ongetwijfeld weet, pleit de VVD al jaren voor meer marktordening op het regionale spoor. Volgens mij komt dit onderwerp ook aan de orde tijdens het debat over de hoofd-railnetconcessie, maar ik ben toch benieuwd wat de stand van zaken is met betrekking tot de decentralisatie van het traject Zwolle-Leeuwarden. Hoe kan het nou dat Rijk en provincie al zo lang met elkaar praten over dit traject?

Voorzitter. Verder wil de VVD nu eindelijk ook stappen zetten op een aantal grensoverschrijdende verbindingen. In de Kamer wordt motie na motie aangenomen en ingediend over kansrijke verbindingen. Elke keer opnieuw hebben wij het gevoel dat die verdwijnen in onderzoeken en analyses. Zo trekken we al jaren op om de IC-lijn van Eindhoven via Heerlen naar Aken door te trekken, net als de lijn Zwolle-Twente-Münster. Maar ook op het traject Weert-Hamont kan door elektrificatie snel een belangrijke stap worden gezet. In de brief die de Staatssecretaris afgelopen dinsdag verstuurde, benadrukt ze de toegevoegde waarde voor de regio's, maar ontbreekt tot nu toe een daadwerkelijk actieplan met perspectief op realisatie. Ik vraag de Staatssecretaris om de Kamer een actieplan aan te bieden met concrete data, waarin zicht op realisatie wordt benoemd. Ik vraag de Staatssecretaris wanneer we dat plan kunnen verwachten.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben heel blij dat mijn collega Minhas zich uitspreekt over internationale treinverbindingen. Dat gaat mij ook ontzettend na aan het hart. Daarom mijn vraag aan collega Minhas. Heeft collega Minhas ook het volgende gemerkt? Terwijl wij als Kamer heel erg hebben aangedrongen op het op Europees niveau bepleiten van de Lelylijn als onderdeel van het TEN-T-netwerk om op die manier aanspraak op Europees geld te kunnen maken, heeft de Staatssecretaris dat blijkens berichten in de pers kennelijk nog niet kunnen doen of gedaan bij de afgelopen Transportraad. Ik vraag me af wat de heer Minhas daar eigenlijk van vindt.

De heer Minhas (VVD):

Dat heb ik zeker gemerkt. Ik heb ook gezien dat mevrouw Van Ginneken van D66 daar vragen over heeft gesteld aan de Staatssecretaris. Ik ben dus heel erg benieuwd naar de antwoorden daarop, niet in de laatste plaats omdat de Lelylijn in ons coalitieakkoord staat. Er is dus een ambitie. We hebben een gedeelde ambitie om de Lelylijn daadwerkelijk voor elkaar te krijgen. Ik snap dat Europees geld nodig is – het is dus meer dan 3 miljard, want dat is nu financieel beschikbaar – om die lijn daadwerkelijk te realiseren. Ik ben dus benieuwd of de Staatssecretaris daar echt mee aan de slag gaat, want dat had ze volgens mij ook beloofd tijdens het MIRT-debat in het voorjaar.

De voorzitter:

Dan is die vraag bij dezen mooi doorgeleid. Meneer Minhas, u vervolgt uw betoog.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dat scheelt weer een vraag voor mevrouw Van Ginneken, zeggen we dan maar!

Voorzitter. Naast de grensoverschrijdende verbindingen hebben we ook mooie internationale verbindingen, zoals de HSL-Zuid. De reiziger

verwachtte tien jaar geleden een supermoderne Fyra die 200 kilometer per uur zou rijden, maar tien jaar later pendelen reizigers nog steeds over dat traject in een Traxx-locomotief met een aantal oude treinstellen erachter. Als we zo doorgaan, wordt de internationale trein nooit een goed alternatief voor het vliegverkeer op korte afstanden. Dat vindt de VVD ontzettend belangrijk. Daarom vraag ik aan de Staatssecretaris welk effect open toegang op internationale verbindingen kan hebben voor het verbeteren van de reiskwaliteit en de dienstverlening aan reizigers. Voorzitter. Nu we het toch over de reizigers hebben: die staan door personeelstekorten bij ProRail en NS steeds langer op de trein te wachten. Die krijgen ook vaker te maken met treinvuil. ProRail zegt dat de personeelsproblemen niet voor 2023 worden opgelost. NS zegt zijn dienstverlening verder te zullen moeten afschalen. Ik wil van de Staatssecretaris weten of zij een rol voor zichzelf ziet weggelegd bij de aanpak van dat sectorbrede probleem.

Voorzitter. Ook wil ik nog even stilstaan bij de grote storing op 3 april. De Staatssecretaris heeft eerder toegezegd dat NS hier een onderzoek naar zou starten. Ik ben zeer benieuwd wanneer we de uitkomsten en de lessen die we daaruit leren, kunnen verwachten. Kan de Staatssecretaris daar duidelijkheid over bieden?

Voorzitter. Een ander punt dat ik graag aan de orde wil stellen, is het spoorgoederenvervoer. De prestaties van ProRail op het gebied van spoorgoederenvervoer zijn slechter dan voorgaande jaren. In 2023 worden de gebruiksvergoedingen van ProRail door middel van een spoorinflatie-index ook nog eens verhoogd met maar liefst 12% ten opzichte van de huidige tarieven. Dat is volgens mij schadelijk voor de groei van de spoorgoederensector. Hoe rijmt de Staatssecretaris dit met de afspraken in het coalitieakkoord? Wat betekent dit voor de «modal shift»-transitie van weg naar spoor? Daarbij ben ik ook nog benieuwd wat de 740-metertreinen kunnen bijdragen aan die transitie. Wanneer kunnen we de 740-metertreinen eindelijk inzetten?

Tot slot, voorzitter. De inbouw van treinbeveiligingssysteem ERTMS blijkt duurder dan verwacht. Daar komen de rangeerproblemen nog eens bij. Bij de VVD-fractie roept dat vragen op. Hoe gaat de Staatssecretaris voorkomen dat het spoorgoederenvervoer als gevolg hiervan duurder zal worden en de «modal shift»-transitie wordt doorkruist? Hoe gaat zij borgen dat met het ERTMS het Europese spoorwegennet naadloos op elkaar aansluit en in elkaar overloopt en dat treinen zonder omschakelen kunnen doorrijden? Hoe gaat zij ervoor zorgen dat we de betrouwbaarheid van het ERTMS-systeem kunnen waarborgen?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng namens de VVD, meneer Minhas. Dan gaan we naar uw buurvrouw, geachte afgevaardigde Van der Graaf namens de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik spreek vandaag mede namens mijn collega Van der Molen van het CDA. Dat vooraf gezegd.

Meneer de voorzitter. In dit land moet iedereen mee kunnen doen.

Daarvoor is het belangrijk dat mensen zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen, ook als ze een beperking hebben. Daar vraag ik vandaag veel aandacht voor. De aanhoudende problemen met reisassistentie, ontoegankelijke treinen en kapotte liften zorgen zo vaak, iedere dag weer, voor nare, stressvolle situaties voor mensen met een beperking. Zij moeten hun reis lang van tevoren plannen, omdat reisassistentie van tevoren moet worden aangevraagd. Vervoerders hanteren daarvoor verschillende aantallen uren van tevoren. Van de week schreef iemand nog dat ze 72 uur van tevoren iets moest regelen. Ga maar eens na. Je

bent van plan een reis te maken. Je moet 72 uur van tevoren bij de ene vervoerder wat regelen en een ander aantal uur van tevoren bij de andere vervoerder. Eén kink in de kabel en de hele dag loopt in de soep. We hebben het in de Kamer vaak over regeldruk, maar die ligt echt op de schouders van deze mensen. Daar vraag ik vandaag aandacht voor, en in het bijzonder voor Maranke Wieringa, die vorige week over haar reis een heel draadje op Twitter heeft gezet. Lees het allemaal na en je ziet wat dit in de praktijk doet. Het is een week geleden. Vandaag schreef ze: ik ben er nog steeds niet van gekomen.

Voorzitter. Dat is de reden waarom de ChristenUnie vindt dat de regels voor toegankelijkheidseisen van het openbaar vervoer moeten worden aangescherpt en aangepast. Ook het College voor de Rechten van de Mens heeft het kabinet hiertoe opgeroepen, nadat er een zaak was van een reiziger met een elektrische rolstoel die door een vervoerder werd geweigerd. Het Besluit en de Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer moeten worden aangepast en aangescherpt. We hebben er al Kameruitspraken over gedaan dat dit moet worden gedaan en dat er minimumeisen moeten komen voor aanbestedingen op het gebied van toegankelijkheid.

Voorzitter. We hebben het hier over mensenrechten. Twee jaar geleden heb ik de voorganger van deze Staatssecretaris een plan aangeboden, samen met Wij Staan Op!, Coalitie voor Inclusie, Treinen Met Toiletten, Toiletalliantie, Ieder(in), de Oogvereniging en Alzheimer Nederland. Het is een boekje met tien goede voorstellen voor het heel concreet aanpassen van die regelgeving. Ik bied het de Staatssecretaris graag aan als aanmoediging om hier nu heel snel werk van te maken.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf, u mag dit boekje overhandigen aan onze trouwe Kamerbode. Die zal het vervolgens naar de Staatssecretaris brengen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ook voor de leden heb ik een exemplaar meegenomen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan maakt het ook deel uit van de beraadslaging.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja. Heel graag.

De voorzitter:

U kan uw betoog vervolgen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik zou graag van de Staatssecretaris willen weten of zij deelt dat voor de afspraken waar ze nu aan werkt – ik doel op het bestuursakkoord dat er nog steeds niet ligt – zelfstandige toegankelijkheid voor mensen met een handicap het uitgangspunt is, en dat het niet moet gaan over mensen zo veel mogelijk onbelemmerd kunnen laten deelnemen aan het openbaar vervoer. Het uitgangspunt moet zijn dat mensen zelfstandig kunnen reizen. Dat is het mensenrecht waar ze recht op hebben. Ik maak me zorgen over de voortgang op dit punt.

Voorzitter. Het tweede punt dat ik onder de aandacht wil brengen, gaat over de continuïteit van het openbaar vervoer in 2023 en daarna. Wat is de verwachting van de Staatssecretaris over de komende cijfers van het KiM? Zullen die er realistischer uit komen te zien? Het probleem speelt niet alleen in de steden, maar ook meer in de landelijke provincies. Daar kan het schrappen van een lijn er zomaar toe leiden dat een hele verbinding verdwijnt.

De voorzitter:
Er is een interruptie ...

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Wat gaat de Staatssecretaris doen om dat te voorkomen? En ...

De voorzitter:
Er is een interruptie van de heer De Hoop.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ja. Zal ik even mijn zin afmaken?

De voorzitter:
Dat mag u doen. Maar ik vind uw zinnen vrij lang; vandaar dat ik interrumpeerde.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ja. Ik kan mijn vraag stellen. Ik wil dat de Staatssecretaris met de provincies op zoek gaat naar een duurzame oplossing om het ov ook volgend jaar goed te houden en ervoor te zorgen dat de primaire verbindingen blijven. Ik wil dus graag weten welke acties zij gaat ondernemen.

De voorzitter:
Ik was aan het wachten op een ademhaling, een pauze, van u, maar dat lukte niet. Vandaar dat ik het zo moest doen. Meneer De Hoop, PvdA.

De heer **De Hoop** (PvdA):
Dank aan mevrouw Van der Graaf voor de inzet voor de toegankelijkheid. Ik ken het plan. Ik vind het ook een heel goed plan. Zij zet zich hier al heel lang voor in. Ze heeft een tijd geleden al een motie ingediend dat er voor 1 maart van dit jaar een akkoord moest komen. Wij hebben samen in februari opnieuw een motie ingediend om het voor de zomer voor elkaar te krijgen, maar het akkoord ligt er nog niet. Ik krijg dezelfde signalen als mevrouw Van der Graaf. Hoe kijkt zij daarnaar? Hoe oordeelt zij daarover? De Staatssecretaris is ook van uw kabinet. We hebben dat akkoord nog steeds niet, nadat er al twee keer nadrukkelijk naar gevraagd is vanuit de Kamer. Ik ben benieuwd hoe mevrouw Van der Graaf dat ziet.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
De heer De Hoop mag hieruit afleiden dat ik ongeduldig ben. Niet alleen ik ben ongeduldig; mensen kunnen hier niet langer op wachten. Dit is een mensenrecht dat geregeld moet worden. En ja, dit houdt verband met afspraken met vervoerders. Ik snap dat het allemaal ingewikkeld is. Maar hebben we hier allemaal voor ogen waar het over gaat, namelijk dat iemand van plan is om op reis te gaan met de trein omdat diegene een afspraak heeft, privé of voor werk, en daar niet kan komen? Een hele dag valt in het water en dan moet je weer thuis zien te komen. Als je ondertussen ook nog naar de wc moet – ik noem het hier maar – dan zit je helemaal met de gebakken peren. Dit is echt zo elementair. We hebben ook een VN-verdrag na te leven. Daarop moet Nederland actie ondernemen. Ik vind het onvoldoende en onacceptabel wat er nu gebeurt. Ik maak mij er zorgen over of dit wel goed gaat. Ik doe hier dan ook een stevig beroep op de Staatssecretaris, niet alleen om haast te maken, maar om ook echt met duidelijke normen te komen. Als die normen namelijk weer vaag zijn, zoals het besluit nu is opgesteld, blijft dat leiden tot dezelfde problemen als waar we nu tegen aanlopen. Het gaat dus niet alleen om haast maken, maar ook om duidelijke, afdwingbare normen opstellen.

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

Dank voor het antwoord, mevrouw Van der Graaf. Ik deel dit. We willen niet alleen dat er een akkoord komt, maar ook dat er echt gewerkt wordt aan die concrete verplichtingen, met termijnen, zoals reisassistentie en toiletten, ook op de regionale treinen. Als we dat niet voor elkaar krijgen, kunnen we akkoorden sluiten tot we een ons wegen. Dat is echt cruciaal. Ik hoop dat de spoed die de ChristenUnie uitspreekt, ertoe leidt dat we dat akkoord nog voor de zomer krijgen. Maar stel je nou eens voor dat dat niet lukt en dat we dat akkoord na het zomerreces nog niet hebben. Wat moeten we dan? Dat is mijn vraag aan mevrouw Van der Graaf. Als we als Kamer twee keer een uitspraak hebben gedaan en er nog steeds geen akkoord ligt, wat moeten we dan nog?

De **voorzitter**:

Er dient wel altijd naar een meerderheid van de Tweede Kamer geluisterd te worden. We vervullen het hoogste ambt in Nederland.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja. U haalt me de woorden uit de mond. Er liggen hier hele duidelijke Kameruitspraken. Laat ik ook eerlijk zijn: de weg van het bestuursakkoord is een polderoplossing in Nederland. We praten met alle betrokken organisaties. We hebben gezegd dat die aan tafel moeten zitten. De voorganger van de Staatssecretaris heeft destijds aangegeven: ik moet hier ook met de vervoerders en de provincies over spreken; dat is van belang omdat er nieuwe concessies aankomen, waarin nieuwe afspraken en eisen een plek kunnen krijgen. Als het niet lukt om te komen tot een goed, aangepast besluit of tot een bestuursakkoord dat zich echt richt op scherpe aanpassingen en besluiten, dan vind ik dat de Staatssecretaris het heft in eigen hand moet nemen en zelf het besluit moet aanpassen, want die mogelijkheid heeft zij. Dat is de stok achter de deur die ik wil neerleggen. Ik hoop dat het de Staatssecretaris lukt om in goed overleg met alle partijen tot goede, afdwingbare afspraken te komen, want het is echt een gemiste kans als we deze mensen hun rechten ontnemen.

De **voorzitter**:

U mag uw betoog vervolgen, mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Voorzitter. Hoe hoopt de Staatssecretaris de reiziger terug in het ov te krijgen? Ik heb gezien dat ze in Duitsland een plan hebben waarbij mensen voor € 9 per maand het hele land door kunnen reizen. Je kunt bijna zeggen dat die regeling aan haar eigen succes ten onder zal gaan, maar ze hebben daar wel de stap gezet om dit mogelijk te maken. Wat wil de Staatssecretaris? Welke bevorderende maatregelen ziet zij voor zich die zij in Nederland kan nemen?

Dan de Lelylijn.

De **voorzitter**:

Er is eerst nog een interruptie van de heer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik hoorde mevrouw Van der Graaf het voorbeeld geven van het bevorderen van de toegankelijkheid van het ov in Duitsland, waar ze nu een € 9-ticket hebben ingevoerd. Ik ben benieuwd of mevrouw Van der Graaf van mening is dat we zo'n ticket ook in Nederland moeten invoeren. Als dat zo is, waar gaan we dat dan van betalen?

De **voorzitter**:

Een typisch Hollandse vraag, mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Het is een maatregel die in Duitsland is genomen om mensen weer in het openbaar vervoer te krijgen. Ik vind het heel goed dat Duitsland dat heeft gedaan. Duitsland had dezelfde problemen als Nederland. Reizigers moeten weer terug in de treinen en de bussen. Daarom vraag ik welke maatregelen de Staatssecretaris daarvoor van plan is. Ik zou het heel mooi vinden als we in Nederland zoiets als dat € 9-ticket zouden kunnen doen, maar ik wil eerst weten van de Staatssecretaris waar zij zelf aan denkt. Welke bevorderende maatregelen is zij zelf van plan te nemen? Want hierover hebben we het gehad aan het begin van de coronatijd, toen er beschikbaarheidsvergoedingen voor het ov kwamen en er overal lege bussen en treinen reden om mensen in de vitale sectoren, zoals onderwijs en zorg, op hun werkplek te krijgen; dat vonden we met elkaar van belang. We hebben toen gesproken over de vraag: hoe zorgen we ervoor dat de reizigers die nu allemaal niet meer in de treinen en de bussen zitten, daar straks wel weer in zitten? Het vraagt actie van de Staatssecretaris en daar spoor ik haar toe aan. Ik ben dus heel erg benieuwd waar zij mee komt.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik snap dat het actie vraagt van de Staatssecretaris, maar het is denk ik ook goed om te horen wat de fractie van de ChristenUnie ervan vindt. U heeft een mooi tienpuntenplan voor verbetering van de toegankelijkheid van het ov gemaakt. Daartoe heeft u het initiatief genomen. Ik kan me voorstellen dat u hier ook een initiatief toe neemt. Maar ik heb nog niet concreet gehoord wat u ervan vindt. Ik hoorde tussen de regels door dat mevrouw Van der Graaf het een goed idee vindt, maar dat idee is niet ingevoerd om mensen terug in het ov te krijgen. Die maatregel is in Duitsland ingevoerd om mensen te compenseren voor de toegenomen kosten, zoals stijgende energiekosten en dat soort zaken. Laten we het dus wel even bij de feiten houden. Maar dan kom ik nog steeds op het punt: vindt mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie het realistisch dat je zo'n maatregel in Nederland zou invoeren? Ik verwijs naar de zojuist door mij genoemde personeelstekorten, naar het feit dat bijvoorbeeld 200 gemeenten in Duitsland niet zijn aangesloten en naar het feit dat de Duitse VNG het gewoon een slecht idee vindt. Ik ben dus benieuwd of mevrouw Van der Graaf dit nou wel of geen goed idee vindt, want dat heb ik nog niet gehoord in haar antwoord.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik vond het een goed idee van de Duitse regering om een hele lage drempel neer te leggen om de stap te zetten naar gebruik van het ov. Door de Duitse overheid is natuurlijk op het moment dat ze maatregelen wilde nemen een afweging gemaakt waar die maatregelen zouden worden ingezet. De overheid heeft ervoor gekozen om mensen in het ov een plek te geven. Voor dat element van het Duitse voorstel vraag ik aandacht. Ik vind dat een goed idee. Ik heb ook gezegd: het lijkt aan zijn eigen succes ten onder te gaan. Het voorziet dus blijkbaar in een behoefte. Ik zie ook dat de draagkracht er niet helemaal was om dat een plek te kunnen geven. Dus om dat nou een-op-een over te nemen ... Misschien zouden we wat meer moeten doordenken en moeten leren van de ervaringen die in Duitsland zijn opgedaan. Maar ik vind het een hele moedige en goede stap van de overheid dat ze heeft gezegd: we willen mensen in het ov terugkrijgen. Ik zie dat we dat probleem nu in Nederland hebben. De reizigers die we hadden, zijn nog niet allemaal terug. Over die cijfers maken we ons allemaal druk. Dat leidt ook tot problemen in het openbaar vervoer op dit moment. Alle provincies komen op de lijn, vervoerders komen op de lijn en mensen komen op de lijn. «Kan ik straks nog wel de bus nemen? Kan ik straks nog wel met de trein?»: dit is wat nu in Nederland het grote vraagstuk is rond het ov. Zou zo'n maatregel of iets

vergelijkbaars ook in Nederland kunnen werken of heeft de Staatssecretaris andere ideeën in het achterhoofd? Daar ben ik benieuwd naar.

De voorzitter:

U mag uw betoeg vervolgen. U heeft nog een dikke minuut.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Voorzitter. De Lelylijn. Is de Staatssecretaris bereid om zo spoedig mogelijk over te gaan tot de realisatiefase van de Lelylijn en dus te starten met de startbeslissing verkenning Tracéwet? Om de Lelylijn toe te voegen aan de TEN-T-middelen moet er echt nog een tandje bij. Gaat de Staatssecretaris dat ook doen? We weten dat hoe verder we in de tijd raken van zo'n MFK-periode, hoe minder middelen er in de Europese pot zitten en het dus lastig wordt om daar een beroep op te doen.

Dan het internationale spoorvervoer. Is de Staatssecretaris bereid om ook vitale internationale lijnen op te nemen in de concessie? Bijvoorbeeld ten aanzien van verbindingen met Berlijn of Parijs vindt de ChristenUnie dat er niet alleen treinen in de spits zouden moeten rijden, maar dat ook verbindingen overdag waardevol zijn. Ik vind het daarnaast van belang dat we ook aan de internationale treinen toegankelijkheidseisen stellen, net als met de hoofdrailnetconcessie. Hoe wil de Staatssecretaris dat borgen?

Als ik dan nog een laatste vraag mag stellen. Eerder heb ik aandacht gevraagd voor de onbewaakte overwegen. Daar gebeuren verschrikkelijke ongelukken mee in Nederland. De vraag is: ligt ProRail ondanks zijn personeelstekort nog steeds op schema om eind 2030 alle 180 NABO's, Niet Actief Beveiligde Overwegen, aangepakt te hebben?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf namens de ChristenUnie. Zij geeft het stokje door aan mevrouw Bouchallikh namens GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Goed openbaar vervoer is een publieke voorziening die van groot belang is voor de samenleving. Het biedt ook nog een oplossing voor tal van maatschappelijke problemen, tegen de klimaatcrisis, tegen vervoersarmoede en voor bereikbaarheid. Ook in het coalitieakkoord worden grote ambities opgenomen ten aanzien van het spoor, maar die ambities staan nu op verschillende manieren op de tocht. De financiële situatie van de ov-sector is onzeker, er zijn grote personeelstekorten, het basisaanbod van treinen dreigt te verkleinen en het openbaar vervoer is te ontoegankelijk voor mensen met een beperking. Dat zijn dan ook de thema's waar ik het zo meteen over zal hebben.

Ten eerste de beschikbaarheidsvergoeding en de financiële situatie van het openbaar vervoer. We krijgen brandbrief na brandbrief over de zorgen in de ov-sector. Deze beperken zich niet tot het spoor. De reizigersaantallen zijn nog steeds niet op peil en er is heel veel onzekerheid over het herstel van die aantallen. De prognose is zelfs dat die aantallen in 2023 nog niet op het precoronaniveau zullen zijn. Omdat er op dit moment geen zekerheid wordt geboden over 2023, dreigt er een verschraving van het ov van 20% tot 30%. Voor veel plattelandsgebieden geldt dat ze minder of helemaal niet meer bediend zullen worden. Wat gaat de Staatssecretaris doen om de vervoerders er voldoende zekerheid over te bieden dat de dienstregelingen in stand kunnen blijven in 2023? Wordt er een garantstelling geboden, zodat er een dekkend aanbod zal blijven bestaan voor het geval de reizigersaantallen nog niet op peil zijn? Welk vangnet gaat zij bieden?

Dan de personeelstekorten bij NS en ProRail. Wij maken ons daar ook ontzettend grote zorgen over. Geen machinisten en geen verkeersleiders

betekent simpelweg ook geen treinen. Deze mensen zijn cruciaal voor de voortzetting van deze publieke dienstverlening. Hoewel beide partijen hun best doen om nieuw personeel aan te trekken – dat zien wij ook – is het een probleem in vele sectoren dat geen makkelijke oplossing kent. Toch willen wij nogmaals benadrukken hoe belangrijk het is dat wij extra ons best gaan doen op dit vlak. Ik heb dan ook de volgende vragen. Hoe is het gesprek van de Staatssecretaris verlopen met het Ministerie van Financiën en NS over de beheersing van dit personeelsrisico? Ik ben ook wel nieuwsgierig naar het volgende. In de brief las ik dat ze met deze bewindspersoon in gesprek gaat, maar werkt ze ook samen met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid om hier expliciet de aandacht op te vestigen? Ik heb het dan over de arbeidsmarktproblemen in de ov-sector.

Voorzitter. Ik schrok er ook een beetje van dat er sprake is van pestgedrag en discriminatie bij ProRail. Dat las ik in de brief. Dat is an sich een groot probleem. Er stond ook dat het onderzoek handvatten biedt om ermee aan de slag te gaan, maar ik vond het een beetje ... Nou ja, ik wil daar graag meer over weten. Het is sowieso erg, maar er is een tekort in de sector en dan worden er ook nog mensen weggepest. Dat lijkt mij geen goede manier van werken.

Dan het internationale spoor. De laatste maanden heeft de chaos op Schiphol opnieuw de noodzaak benadrukt van het belang van internationale treinen. De luchtvaart moet wat ons betreft krimpen en treinen zijn dan een goed alternatief. Wat GroenLinks betreft moeten we zo snel mogelijk naar meer treinen en minder vliegen. Een belangrijk onderdeel daarvan zijn de internationale verbindingen. De marktverkenning naar open toegang staat vandaag op de agenda. Wij maken ons veel zorgen over de kant die dit opgaat. Voor ons is het van groot belang dat er een robuust basisaanbod blijft én komt van internationale verbindingen. Open toegang biedt kansen – dat zien wij ook – maar we moeten de reizigers ook de zekerheid bieden en ervoor zorgen dat binnenlandse verbindingen niet in de knel komen. Kan de Staatssecretaris garanderen dat er een basisaanbod naar internationale bestemmingen blijft én komt in de hoofdrailnetconcessie, onder andere naar Brussel, Londen, Parijs, Berlijn en Wenen? Dat werd net ook door een collega genoemd. Een deel zei dat het voor reizigers belangrijk is om een stabiel en robuust netwerk naar het buitenland te hebben.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik hoorde mevrouw Bouchallikh de discussie over open toegang benoemen voor het internationale spoor. Neem diverse onderzoeken, bijvoorbeeld het Berenschotrapport. Als we kijken naar de internationale ervaringen met open toegang op dat soort verbindingen, dan zien we dat de reiziger daar op langere termijn beter van wordt omdat het aanbod toeneemt. Ik kan me voorstellen dat mevrouw Bouchallikh zegt dat ze een basisaanbod wil garanderen, maar uit onderzoeken blijkt dus dat het product voor de reiziger op langere termijn beter wordt. Ik ben dus vooral benieuwd waar mevrouw Bouchallikh bang voor is.

De **voorzitter**:

Ze ziet er niet bang uit, maar ze zal het nu gaan zeggen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Gelukkig is de heer Minhas niet heel eng in zijn doen. Dat scheelt.

De heer **Minhas** (VVD):

«Niet heel eng.»

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Niet heel eng. Jaja, goed geluisterd!

Over de open toegang. Ik deel onder andere de zorg van de NS over het beleidstraject dat nu wordt opgezet, en of alle reizigers op alle punten begeleid worden door medewerkers die vanuit de NS kunnen worden aangestuurd. Het gaat ons dus ook om de kwaliteit van spoornetwerken die worden aangelegd.

De voorzitter:

U mag uw betoog vervolgen, mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dan specifiek over de Eurostar. Daar krijgen we ook wat zorgelijke berichten over. Zo zouden incheckvoorzieningen op Amsterdam Centraal in gevaar komen; dat werd al genoemd. Staat dit probleem op de radar van de Staatssecretaris? Dat is een retorische vraag. Ik neem aan van wel. Wat ik me eigenlijk vooral afvraag, is welke oplossingen zij ziet om ervoor te zorgen dat de Eurostar vanaf Amsterdam Centraal kan blijven rijden. We hebben de suggesties gelezen die daarvoor worden gedaan. Eerlijk gezegd zijn we er zelf nog zoekende in of dat de beste oplossingen zijn. Ik hoop dus dat er ook over alternatieven is nagedacht.

Tot slot, voorzitter, de toegankelijkheid van het ov. Ik ben heel blij met het vlamme betoog van mijn collega zojuist, want ook wij maken ons daar zorgen over. Het College voor de Rechten van de Mens oordeelde deze week dat de vrijheid van mensen met een beperking wordt ingeperkt door ontoegankelijk vervoer. Dit zijn mensenrechten. Ik heb erover nagedacht. Ik dacht: ik ga ook nog schriftelijke vragen indienen om het nog meer op de kaart te zetten. Maar ik hoop gewoon dat er voldoende aandacht voor is. We kunnen die vragen nog honderd keer stellen, maar het is gewoon een probleem. Het is een mensenrecht. Laten we het alsjeblieft gaan aanpakken. Het is gewoon oprecht gênant. Ik ben heel blij met de bijdrage hiervóór, dus ik ga mijn stukje hierover inperken.

Ik had ook nog een vraag over het bestuursakkoord. Het moet er uiteindelijk gaan komen, maar dat het er nog niet is, baart mij zorgen. Het is goed om dingen in samenspraak te doen, maar ook in een eerder debat heb ik de Staatssecretaris opgeroepen om af en toe zelf vooraan te lopen. Samen is goed, maar soms is het goed om daarin het voortouw te nemen. Veel complimenten voor het eerdere werk van mijn collega. Ik wil namelijk ook nog vragen naar de specifieke motie van tweeënhalf jaar geleden. Die gaat over het werk dat wij als Kamer doen en de gevolgen daarvan. We moeten onszelf serieus kunnen blijven nemen. Daarin is zo'n motie ontzettend belangrijk. Ik zie heel graag de uitwerking daarvan tegemoet. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh namens GroenLinks. Dan gaan we naar de benjamin van de Tweede Kamer, al lijkt het soms alsof hij hier al twintig jaar rondloopt. Meneer De Hoop van de PvdA.

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

Dank, voorzitter. Dit doet mij goed.

U weet dat ik mij grote zorgen maak over het aflopen van de beschikbaarheidsvergoeding na dit jaar. De noodzaak van een goed functionerend treinsysteem is groot en zal de komende jaren alleen maar groter worden. Een tijdelijke afschaling in de vorm van het schrappen van lijnen of lagere frequenties past daar niet in. Mensen die afhankelijk zijn van de trein, zeker nu de auto voor velen ook nog onbetaalbaar is geworden, moeten erop kunnen rekenen dat de trein beschikbaar is. Ik vind dat een basisrecht. Daarom vraag ik de Staatssecretaris om een garantie te geven dat de dienstregeling niet wordt versoerd en dat er geen lijnen worden geschrapt, in de eerste plaats om iedereen die de trein neemt zekerheid te

bieden en in de tweede plaats zodat vervoerders nu ook weten waar ze aan toe zijn en de noodzakelijke investeringen kunnen doen.

Ik heb hier een week geleden een motie over ingediend. Die heb ik aangehouden. Ik ben ook bereid om met de Staatssecretaris uit te zoeken hoe we tot die dekking kunnen komen, maar ik denk dat het doel voorop moet staan dat we de reiziger zekerheid willen bieden en dat we het basisrecht willen behouden. Is de Staatssecretaris in het ergste geval bereid om in kaart te brengen wat de gevolgen zijn van het ontbreken van een vangnetregeling in 2023? Wat betekent dit nou voor mensen die elke dag de trein moeten nemen? Mocht het zover komen dat er lijnen geschrapt worden, is de Staatssecretaris dan bereid om een plan op te stellen om de bereikbaarheid in stand te houden op plekken waar mensen geen alternatief hebben, bijvoorbeeld in de meer landelijke gebieden?

Voorzitter. Dan de toegankelijkheid. Allereerst alle credits aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie, die zich hier al heel lang voor inzet. Afgelopen februari heb ik nog samen met haar een motie ingediend om voor de zomer nou eindelijk het bestuursakkoord te sluiten. De eerdere motie had het zelfs over 1 maart. Maar ja, er ligt nog geen akkoord. Ik krijg signalen dat de gesprekken op een redelijk laag pitje staan. Ik maak me daar zorgen over. Wij hebben als Kamer tweemaal een motie ingediend die niet wordt uitgevoerd. Het is nog geen zomer, maar ik heb niet het gevoel dat het nu zomaar nog op tafel komt te liggen, dus ik wil echt duidelijkheid hebben van de Staatssecretaris. Waar staan we nou met het bestuursakkoord? Hoe kan het dat twee keer een motie van de Kamer nog niet uitgevoerd is? Daarbij is ook expliciet gevraagd om concrete verplichtingen en bindende termijnen, want anders heb je gewoon niet zo veel aan dat akkoord. Wat betreft treinen denk ik dan bijvoorbeeld aan reizigersassistentie en toiletten op regionale lijnen.

Voorzitter. Veiligheid in treinen is ook belangrijk. We hebben afgelopen maand twee verschrikkelijke incidenten gezien van een jongedame die in de trein is aangerand. Ik vind het belangrijk om dat punt vandaag op tafel te leggen en te horen hoe de Staatssecretaris daarnaar kijkt en hoe we ons best kunnen doen om de veiligheid nog meer te garanderen. Ik vind het belangrijk om dat vandaag toch ook gezegd te hebben.

Dan het internationale spoor. Goede en betaalbare internationale treinverbindingen zijn cruciaal in de aanpak van klimaatverandering. Ik ben hier zeker niet de enige die opmerkt dat we nog een hele lange weg hebben te gaan. Zelfs mensen die er veel voor over hebben om minder CO₂ uit te stoten, hebben toch nog grote moeite om met de trein op vakantie of op zakenreis te gaan. Het duurt gewoon veel te lang, het is te duur en het boeken is vaak ook behoorlijk ingewikkeld. Wat de Partij van de Arbeid betreft hoort bij de realisatie van snelle en betaalbare internationale verbindingen dezelfde urgentie als bij het klimaatbeleid.

Ik zie dat de Staatssecretaris druk bezig is met het dossier en dat er op allerlei trajecten stappen worden gezet, maar het ontbreekt wat mij betreft toch nog enigszins aan ambitie, maar vooral aan concrete acties om een grote schaa sprong te maken en het aantal korteafstandsvluchten snel te laten afnemen. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid kan de trein in 2030 minimaal 1,9 miljoen vliegreizen vervangen. Is de Staatssecretaris bereid om zelf een specifiek doel voor het vervangen van vluchten te hanteren en daar actief op te sturen, zodat wij als Kamer haar kunnen controleren en haar daarop ook kunnen afrekenen, mocht dat nodig zijn? Ik hoop dat dat niet nodig is, maar het is belangrijk om als Kamer een vinger aan de pols te hebben.

Naast de beschikbaarheid van verbindingen en de frequentie moet de trein natuurlijk ook betaalbaar zijn. We hebben in Nederland bijna of misschien zelfs het duurste ov van Europa. Ook de Europese treinen mogen wel een stukje goedkoper. Welke rol ziet de Staatssecretaris hier voor haarzelf nog in? Er zijn al eerder moties over ingediend, maar er mag nog wel meer gebeuren. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat bijvoorbeeld

de trein naar steden als Londen echt goedkoper wordt? Graag een reflectie daarop.

Dan heb ik nog een specifieke vraag over de tram Hasselt-Maastricht. Die zal u goed bevallen, voorzitter. Die kan helaas niet doorgaan, maar er is wel een subsidie voor beloofd vanuit het Rijk. Het nieuwe coalitieakkoord in Maastricht heet «Stad van verbondenheid» en zet ook sterk in op een verbinding met de Europese regio. Ik hoop dat de Staatssecretaris wil toezeggen dat de subsidie voor haar oude gemeente overeind blijft om Maastricht hierin te ondersteunen.

Dan ook nog de Lelylijn. We hebben het bericht gezien van de Eurocommissaris over TEN-T. Graag een reflectie van de Staatssecretaris hierop. Ik heb het al eerder gevraagd: mocht de financiering nou niet lukken, welke mogelijkheden zijn er dan om de Lelylijn toch te realiseren? Ik heb eerder al een keer een motie ingediend om het tracébesluit maar gewoon te starten. Dat was misschien een beetje opportunistisch, maar ik hoorde ook mevrouw Van der Graaf nadrukkelijk vragen om een stap verder te zetten. Ik ben dus benieuwd of de Staatssecretaris daar nog een reflectie op kan geven.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop namens de Partij van de Arbeid. Dan gaan we naar het Kamerlid met de meest ridderlijke naam. Meneer Goudzwaard, JA21.

De heer Goudzwaard (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Er wordt hard gewerkt aan het spoor. Ons land moet bereikbaar blijven. Uit de reeks rapportages bij de agenda van dit debat spreekt een ambitie waarin JA21 zich herkent. Neem de brief waarin de Staatssecretaris de Kamer informeert over de voortgang van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: het streven naar zes reizigerscorridors voor hoogfrequent spoorvervoer, zeg maar treinen die iedere tien minuten rijden, en extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor. Dat programma is volgens de Staatssecretaris in volle realisatie. Goed dat het noorden van ons land in zicht komt. Als we het over het noorden hebben, dan spreken we natuurlijk ook over de Lelylijn. Ik sluit me aan bij de woorden vanuit de PvdA en de ChristenUnie. Maar ergens in de voortgangsrapportage staat een waarschuwing. De komende periode zal blijken welke invloed prijsstijgingen hebben op de prognoses. De Staatssecretaris heeft zojuist laten weten hierop actief te sturen, dus wat mij betreft is dat prima zo.

Nieuwe projecten zijn altijd interessanter dan onderhoud. Toch vraag ik indringend aandacht voor het onderhoud, want de toenemende drukte op het spoor leidt tot een toenemende druk op de infrastructuur. Als ik mij niet vergis, ligt daar een probleem. Een immens drukkend probleem zelfs, want terwijl wij ons best doen om het spoor nog intensiever te benutten, wordt de vraag steeds dringender of ons spoor dat allemaal wel aankan. Het is niet alleen de vraag, want het antwoord is volgens ons al in 2019 gegeven. Dat antwoord is: nee. Ik heb een tweetal vragen aan de Staatssecretaris hierover. Is de Staatssecretaris het met onze fractie eens dat de intensivering van de inzet van materieel op het spoor alleen veilig mogelijk is wanneer de fundering onder het spoor op orde is? Zo ja, wanneer is dat onderhoud dan op peil? Kan de Staatssecretaris de vrees van JA21 bevestigen dat de begroting over 2022 en het meerjarenperspectief nog altijd onvoldoende rekening houden met de miljarden die de komende jaren nodig zijn voor het verstevigen van de ondergrond en de aanpak van die zwakke plekken?

Op de valreep van dit commissiedebat heeft de Staatssecretaris de Kamer geïnformeerd over internationale spoorverbindingen. De Staatssecretaris

wil verdere afspraken maken met België en Duitsland over hoe we tot zichtbare verbeteringen voor de reiziger kunnen komen.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik wachtte even af of de heer Goudzwaard nog meer wilde zeggen over onderhoud. Hij ging naar een ander onderwerp, dus ik dacht: ik interrumpeer even. Ik ben erg gecharmeerd van het pleidooi van de heer Goudzwaard om aandacht te hebben voor baanstabieliteit en de ondergrond van het spoor. Mijn vraag aan de heer Goudzwaard is of hij het met mij eens is dat van het geld dat gereserveerd is voor het op orde krijgen van de basis van onze infrastructuur, dan ook een aanzienlijk deel voor het spoor ingezet moet worden.

De voorzitter:

U mag met ja of nee antwoorden, meneer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dan kies ik voor ja.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kunt u uw betoog vervolgen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dan ga ik door. Ik was volgens mij gebleven bij een vraag aan de Staatssecretaris, want zoals ik net zei, wil de Staatssecretaris verdere afspraken maken met België en Duitsland over hoe we tot zichtbare verbeteringen kunnen komen. Wat zijn de speerpunten? En wat is volgens haar de bedoeling ten aanzien van de termijn waarop die afspraken worden gemaakt?

De Staatssecretaris informeert de Kamer over afspraken met België over de verbinding Aken-Maastricht-Luik, de zogeheten Drielandentrein. Maar het traject voor de snelle treinverbinding naar het westen van ons land met datzelfde Aken blijft echter een hindernisbaan, terwijl Duitsland toch niet bepaald onwelwillend is. JA21 vraagt daar aandacht voor, want in het afgelopen jaar is de waardering voor het internationale treinverkeer steeds groter geworden. Het is dus tijd, zou ik menen, om een robuuste verbinding tussen onze hofstad, de hoofdstad en de Duitse keizerstad op te pakken. De Staatssecretaris zegt in haar brief weliswaar voortvarend bezig te zijn met de motie van collega's Geurts en Minhas, die zich richt op de verbetering op korte termijn, maar nog voordat de Staatssecretaris de Kamer zal informeren over de stand van zaken, geeft zij toch alvast een schot voor de boeg, want «het is moeilijk». Wordt het niet eens tijd om de verbinding tussen het westen van ons land en Aken naar een hoger niveau te tillen, te stoppen met aanmodderen en echt te streven naar een snelle verbinding?

Voorzitter, ik ga afronden. Ik stel deze vraag omdat ik voorzie dat de Staatssecretaris over een paar maanden met een verslag komt waarin de knelpunten en onmogelijkheden opnieuw de boventoon zullen voeren, terwijl, als ik me niet vergis, investeren in een snelle verbinding naar Aken keurig aansluit bij het rapport dat eind 2021 is opgeleverd naar aanleiding van een opdracht van het Ministerie van IenW. Ik heb het over de Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang. Die gaat over het verbeteren van de internationale treinendiensten naar Nederland. Daarbij doe ik ook een beroep op het coalitieakkoord. Dat zet expliciet in op betere internationale knooppunten die aansluiten op hsl-knooppunten over de grens. Aken is ontegenzeggelijk zo'n knooppunt. Ik zou zeggen: hak die knoop door, want het knelt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Goudzwaard, voor uw inbreng namens JA21. Dan gaan we naar mevrouw Van Ginneken. U hoorde haar eerder al als rapporteur, maar nu spreekt ze namens haar fractie, D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Gisternacht heb ik slecht geslapen. Ik sliep in Dorst, een dorpje aan de Brabantroute. Dat is een spoorlijn waar, naast passagiers-treinen, elke dag ook 60 goederentreinen overheen rijden, ook 's nachts. Ik ben drie keer uit mijn slaap gewekt, omdat mijn bed schudde en het huis letterlijk piepte en kraakte door een langsrijdende goederentrein. Tijdens mijn wakende uren heb ik vele treinen voelen langskomen. De zorgen van omwonenden die ik de laatste maanden daarover sprak, begrijp ik nu nog veel beter.

Spoorgoederenvervoer is een duurzame, veilige en schone manier van vervoer die flink groeit en die wat D66 betreft nog verder benut moet worden. Maar dat kan niet zonder een gerichtere aanpak van de overlast. Daarom bood ik voorafgaand aan het debat de Staatssecretaris hier in de hal zojuist het D66-actieplan Leefbaar spoor bij goederenvervoer aan. Ik raad u allen aan het te lezen. Ik heb ook voor de collega's een exemplaar meegenomen.

De voorzitter:

Als u die wil overhandigen aan onze bode, dan volgen we dezelfde procedure als bij mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan maakt het bij dezen zo dadelijk ook onderdeel uit van de beraadslaging. O, de Staatssecretaris heeft het hier al liggen. Alstublieft.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

In het plan staan allerlei ideeën over geluidsnormen, participatie, digitalisering, trillingen, klimaatbestendigheid, veiligheid en perspectief voor personeel en omwonenden. Graag zou ik van de Staatssecretaris de toezegging ontvangen dat ze kort na de zomer met een kabinetsreactie op dit plan komt en dat ze deze ideeën ook betreft bij de uitwerking van het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer, waar zij al aan werkt.

Voorzitter. Ik ga een paar van de belangrijke punten uit het plan toelichten. Ik merk dat bewoners rond het spoor vaak het gevoel hebben niet gehoord te worden of van het kastje naar de muur gestuurd te worden. Daarom vindt D66 dat er een platform spoorgoederenvervoer moet komen. In dat platform zouden, geïnspireerd op de Omgevingsraad zoals we die bij Schiphol kennen, bewoners, het ministerie, ProRail en andere betrokkenen in het spoorgoederenvervoer structureel bij elkaar moeten komen onder leiding van een gezaghebbende, onafhankelijke voorzitter.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Minhas, VVD.

De heer **Minhas** (VVD):

Dank voor het programma. Ik heb het gisteren toevallig al kunnen lezen. Ik was eigenlijk vooral benieuwd hoe D66 alle maatregelen die worden aangekondigd, rijmt met de ambitie die we met elkaar als land hebben om binnenstedelijk bij te bouwen. Ik weet dat D66 een groot tegenstander is van buitenstedelijk bouwen, dus we moeten wel binnenstedelijk bouwen,

ook op ov-knooppunten. Is mevrouw Van Ginneken het met me eens dat we het wel voor nieuwbouw weten te regelen, maar dat de grootste knelpunten zitten bij bestaande bouw? Moeten we ons focussen op de maximale inzet van de Staatssecretaris op de overlast die spoortrillingen opleveren bij bestaande bouw, in plaats van op al die andere dingen zoals flitsers die worden aangekondigd? Daar gaan treinen namelijk nog langzamer door rijden. Ik vind dat een beetje gezochte maatregelen. Ik was vooral benieuwd hoe mevrouw Van Ginneken daarnaar kijkt.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb me de afgelopen maanden verdiept in het dossier spoorgoederenvervoer. Ik weet dat er geen «one size fits all»-oplossing is voor de problemen die omwonenden ervaren. Geluid en trillingen gedragen zich in elke situatie en op elke plek anders. Daarom is het belangrijk dat al die partijen daarover met elkaar in overleg gaan. De maatregelen die ik noem in het plan, waaronder inderdaad de flitspaal bij geluidspiekoverschrijdingen, kunnen vervoerders er natuurlijk toe aanzetten om niet langzamer te rijden, zoals de heer Minhas suggereert, maar om stillere wielen te gebruiken, om het maar even heel plat te zeggen. Er zijn allerlei andere technische maatregelen die genomen kunnen worden. Het onderhoud van de wielen speelt daar ook een rol bij. Maar het plan vraagt ook heel nadrukkelijk aandacht voor de integrale aanpak. Kennis opdoen op het gebied van trillingen gebeurt nu veel te gefragmenteerd. Het plan roept op tot een nationale trillingenmonitoring, om meer kennis op te doen van welke maatregelen in welke situatie het beste werken. Dan is niet alleen nieuwbouw in binnenstedelijk gebied, maar ook eventueel het aanpassen van bestaande bouw veel gericht en efficiënter mogelijk. Ik hoop dat dat een antwoord is op de vraag van de heer Minhas.

De voorzitter:

Meneer Minhas heeft geen interrupties meer, dus hij kan helaas niet meer antwoorden. Tenminste, niet in deze termijn, maar hij zal daar vast nog op terugkomen. Mevrouw Van Ginneken, u mag uw betoog vervolgen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik sprak over het platform spoorgoederenvervoer, waarin alle partijen structureel met elkaar in overleg zouden moeten treden wat D66 betreft. We weten uit de luchtvaart dat het mis kan gaan als we groei niet hand in hand laten gaan met dialoog en afspraken. Mijn vraag aan de Staatssecretaris: deelt zij mijn visie dat de groei van het goederenvervoer per spoor in dialoog en participatie moet plaatsvinden? Kan zij toezeggen een dergelijk platform in te gaan stellen?

Voorzitter. Het is dan wel belangrijk dat we het goederenvervoer inrichten op basis van onze toekomstige duurzame economie, zoals ik al zei tijdens het debat over de Transportraad. Daar is door het kabinet toegezegd dat het voor het MIRT-debat terugkomt op welke MIRT-projecten mogelijk gebaseerd zijn op verwachtingen van een fossiele economie in de toekomst. Dat is dus een achterhaalde verwachting. Maar ook bij het spoorgoederenvervoer leeft dit vraagstuk. Mijn vraag aan de Staatssecretaris: welke gevolgen heeft de verschuiving van bijvoorbeeld kolen naar waterstof voor de veiligheid en de inrichtingen van onze goederenspoorinfrastructuur? Kan de Staatssecretaris toezeggen dit te onderzoeken en te betrekken bij haar Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer?

Voorzitter. Ik zou graag nog langer praten over alle mooie voorstellen in het plan, maar de spreektijd in dit debat is niet oneindig.

De voorzitter:

U hebt nog twee minuten, hoor.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, maar ik wil het ook nog hebben over personenvervoer. Collega's hebben het ook al onder de aandacht gebracht: zekerheid voor reizigers dat zij zich met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen, is ontzettend belangrijk voor kansengelijkheid. Het herstel van de passagierscijfers valt nu helaas nog tegen. Het zou zonde zijn, naast die toegankelijkheid van het ov, als door het wegvallen van de beschikbaarheidsvergoeding afscheid genomen moet worden van materieel en personeel dat we in de toekomst weer nodig hebben. Dat is een enorme desinvestering. Ik begrijp uit de sector, die zich hier erg veel zorgen over maakt, dat 1 juli voor hen een heel belangrijk moment is, want daarna worden nieuwe dienstregelingen en aanbestedingen in gang gezet. Dat bepaalt hoe ons ov er de komende jaren uit gaat zien.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer De Hoop, PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

En wel op dit punt. Ik weet dat mevrouw Van Ginneken dezelfde ambitie deelt als ik als we het hebben over de BVOV en om het openbaar vervoer overeind te houden. Maar ik heb wel moeite met het feit dat de Minister van Financiën, van D66, nog steeds investeert in de fossiele industrie. Er is nu weer 220 miljoen voor KLM uitgetrokken. Ik hoor de heer Boucke zeggen dat de luchtvaart eigenlijk een failliet systeem is. Dan denk ik: als D66 zo gelooft in de duurzaamheidstransitie naar de trein, dan zou je toch ook van de Minister van Financiën willen dat ze het geld investeert in het overeind houden van de treinen in plaats van te investeren in het failliete systeem van de luchtvaart? Met die 220 miljoen zouden we ontzettend veel kunnen doen om zo'n vangnet te creëren. Ik ben benieuwd hoe mevrouw Van Ginneken met haar doel kijkt naar de besluiten die bij Financiën worden genomen over waar het geld naartoe gaat.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik wil onderstrepen dat collega De Hoop en ik inderdaad dezelfde ambitie hebben als het gaat om het beschermen van ons openbaar vervoer tegen verschraling. Als gevolg van de coronasituatie is ontzettend vaak de beurs getrokken om heel veel sectoren op allerlei manieren te ondersteunen. Dat werpt een lange schaduw. Dat heeft ook een schaduw geworpen op het openbaar vervoer. Er is al extra geld ingezet om de BVOV te verlengen. Daarbij is uitgegaan van cijfers die volgens het ministerie aangeven dat het vanaf 2023 niet meer nodig is. Ik maak me ernstige zorgen over de signalen die ik krijg dat het echt heel anders ligt. In de hele discussie en de afweging over waar extra geld ingezet moet worden, breed vanuit het kabinet bezien, is destijds ook het signaal betrokken dat extra steun voor het ov vanaf 2023 niet meer nodig is. Daar kijk ik de Staatssecretaris voor aan. Dat heeft in die afweging dus kennelijk geen rol gespeeld. Ik krijg signalen uit de regio dat de reizigersaantallen echt niet zo snel herstellen als het ministerie aanvankelijk aangaf. Mijn vraag aan de Staatssecretaris zou dan ook zijn: klopt het dat de eerdere prognoses van de reizigersaantallen, op basis waarvan de Staatssecretaris haar positie rondom de BVOV bepaald heeft, eigenlijk iets te rooskleurig waren? We zouden naar een somberder toekomst moeten kijken. Dat vraagt extra actie van de Staatssecretaris. Vandaar dat ik, als ik soepel mijn betoog mag vervolgen, voorzitter ...

De voorzitter:

Ik weet niet of meneer De Hoop nog een vraag heeft.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik ben ook benieuwd naar die cijfers. Er zijn twee scenario's. Eén: de KiM-cijfers vallen harstikke mee en dan is het vangnet bijna gratis, want

dan is er niet zo heel veel geld voor nodig. Dan zou ik zeggen: waar hebben we het over en laten we het vooral doen. Twee: de cijfers vallen vies tegen. Dat zou betekenen dat we de klimaatdoelen en de doelen die mevrouw Van Ginneken ook heeft op het gebied van het ov eigenlijk niet kunnen halen. Dan is die zekerheid sowieso nodig. In beide gevallen willen we toch dat er dan een nieuw vangnet komt na 2023? Dat is dan bijna gratis omdat er nog heel veel overend is, of het is broodnodig om al die doelen voor elkaar te krijgen. Deelt mevrouw Van Ginneken dat?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan collega De Hoop voor het delen van zijn analyse. Ik heb exact dezelfde analyse gemaakt. Als de eerdere optimistische herstelcijfers uitkomen, kunnen we aan het ov gratis toezeggen een vangnet te bieden. Als het tegenvalt, is het niet gratis. Dat is echt een vraagstuk voor de Staatssecretaris om op te kauwen. Ik zou in deze discussie heel graag een vraag willen toevoegen, met enige urgentie, die iedereen voelt. Ik koppel daar even een concrete datum aan. Kan de Staatssecretaris de Kamer vóór 1 juli informeren over welke oplossing ze voor dit probleem heeft, waarmee we de vershraling van het ov kunnen tegengaan?

De **voorzitter**:

U kunt nu verdergaan met uw betoog. U hebt nog een dikke minuut. Sorry, mevrouw Bouchallikh, ik zag u niet zitten in het hoekje.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

In het kader van linkse samenwerking: de heer De Hoop heeft geen interruptie meer, maar ik vind het ook heel interessant. Ik hoor geen antwoord van mevrouw Van Ginneken op de vraag of zij uiteindelijk wel of niet voor het stelsel is. Ze past de vraag door naar de Staatssecretaris, maar wat vindt D66 zelf? Moeten we gaan staan voor het vangnet, of het nou veel geld kost of niet, of heeft zij daar geen mening over?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik vind het heel belangrijk dat we maximaal inzetten op het ondersteunen van de continuïteit in het openbaar vervoer. Maar ik hoor ook wel verschillende geluiden over hoe dat er dan moet gaan uitzien. Als collega Bouchallikh spreekt over «het stelsel», denk ik: misschien moeten we eerst eens met elkaar bekijken wat er precies nodig is. Ik hoor ook geluiden, die ik de Staatssecretaris heb horen herhalen, dat een verlening van de BVOV zoals die tot nu toe gefunctioneerd heeft volgens sommige regio's niet gewenst is. Er wordt ook gesproken over een soort garantstelling, een vangnet, waar andere voorwaarden aan hangen. Principieel zeg ik dus: ja, heel graag een vorm van ondersteuning, zodat het ov niet in een desinvestering en een versobering terechtkomt. Welke vorm dat moet hebben, vind ik toch echt wel een opdracht aan de Staatssecretaris om samen met het veld uit te puzzelen. Daar ga ik nu nog even niks van zeggen. Maar ik hoop wel dat ik daar op 1 juli – vandaar mijn vraag – vanuit mijn positie in de Kamer iets van kan gaan vinden. Dat zal ik dan ook zeker doen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Bouchallikh knikt tevreden. U kunt beginnen aan uw laatste minuut.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ga door en zal dat in een minuut doen, voorzitter.

Met goede treinverbindingen maken we kansen toegankelijk en bereikbaar voor iedereen, maar de stations moeten dan natuurlijk ook wel voor iedereen toegankelijk zijn. Mevrouw Van der Graaf heeft daar een heel mooi en uitgebreid pleidooi voor gehouden, in een boekje met een

prachtig tienpuntenplan. Ik sta helemaal aan dezelfde kant. Ik vind het ook belangrijk dat hier aandacht voor is. Twee maanden geleden maakte ik een rondreis door Amsterdam om te zien hoe toegankelijk het ov voor mensen met een beperking is. Dat viel zwaar tegen. Twee weken geleden meldde RTL Nieuws al dat defecte liften soms maandenlang defect blijven. Deze week ontving de commissie ook een petitie om in elke trein een toilet te krijgen. Kortom, er is echt werk aan de winkel. Op het gebied van toegankelijkheid – het is al gezegd – liggen er meerdere aangenomen moties. Er zou toegewerkt worden naar een bestuursakkoord. Uit het veld hoor ik ook – de heer De Hoop noemde het ook al – dat het akkoord nog niet echt in een afrondende fase is. Dat is althans mijn informatie. Mijn vraag is dus: hoe en wanneer gaat de Staatssecretaris de obstakels om te komen tot dat bestuursakkoord uit de weg ruimen? Kunnen we dat bestuursakkoord inderdaad nog voor het zomerreces, dus over drie weken, verwachten?

Voorzitter, ik sluit af. Spoorgoederenvervoer, een oplossing tegen vershraling en een actie op het gebied van toegankelijkheid: er is geen tijd te verliezen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken namens D66. De Staatssecretaris gaat zich even voorbereiden op een korte en puntige beantwoording. In de tussentijd kunnen de Kamerleden en de toehoorders even sanitair gaan relaxen, want wij hebben in tegenstelling tot vele treinen wel genoeg toiletten hier.

De vergadering wordt van 14.14 uur tot 14.37 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het commissiedebat Spoor, spoorveiligheid en ERTMS. Ik heb al een keer uitgelegd waar dat voor staat. We gaan luisteren naar de beantwoording van de Staatssecretaris. Ik stel het volgende voor aan de leden. Mogelijk kunnen ze het af met twee interrupties, maar we zullen er soepel mee omgaan. Als er echt een vraag blijft liggen, kunnen we er nog een derde aan vastplakken, maar laten we proberen het met twee interrupties te doen. Zijn de leden daarmee akkoord? Ja? Dank u wel, leden der Staten-Generaal.

Mevrouw de Staatssecretaris, ik heb een korte vraag aan u. Mogelijk werkt u met blokjes. Zou u de blokjes even willen noemen? Ik wil de leden namelijk pas de gelegenheid geven om te interrumperen aan het einde van ieder blokje. Dat maakt het debat wat ordelijker.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb geleerd van de eerste keer. Toen was u ook mijn voorzitter. Toen heeft u mij erop gewezen dat het gebruikelijk is om met blokjes te werken.

Ik begin met een algemene introductie. Daarna heb ik een blokje over toegankelijk ov. Blokje 3 is beschikbaarheidsvergoeding, BVOV. Blokje 4 is internationaal spoor. Blokje 5 is nieuwe HRN-concessie en marktordening spoor. Blokje 6 is spoorgoederen. Blokje 7 is overig.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan wil ik graag beginnen met mijn introductie.

De voorzitter:

Graag.

Staatssecretaris Heijnen:

Het spoor is natuurlijk van heel erg groot belang voor de duurzame bereikbaarheid van Nederland, voor onze eigen generatie maar ook voor toekomstige generaties. Ik vind het heel waardevol om uitgebreid stil te staan bij de belangrijke rol van het spoorstelsel, bij de kansen die het biedt maar ook bij de uitdagingen die er zijn. Meneer Goudzwaard verwees er ook al naar: het is belangrijk om de basis heel erg robuust en veilig te houden. Daarom heeft het kabinet in het coalitieakkoord extra geld uitgetrokken voor de instandhouding en wordt er geïnvesteerd in de randvoorwaarden om frequenter spoor mogelijk te maken.

Het spoor biedt mooie mogelijkheden, bijvoorbeeld op het gebied van vrachtvervoer. De ambitie is om ten minste 3.500 containers per dag van wegvervoer naar spoor en binnenvaart te verplaatsen. Daarnaast is het spoor belangrijk om mensen naar school of naar hun werk te brengen. Ik wil dat het openbaar vervoer voor een makkelijke en vlotte bereikbaarheid van alle delen van ons land zorgt. Spoorvervoer is daarbij van heel groot belang, zeker ook in het licht van de woningbouwopgave en het ontsluiten van nieuwe woonkernen. Spoor kan daarnaast bijdragen aan het groter maken van Nederland door betere verbindingen te maken met economische centra en onderwijsinstellingen in de grensregio's.

Tegelijkertijd is het goed om stil te staan bij het feit dat het Nederlandse spoor al ontzettend druk is. Het is een van de drukst bereden spoorstelsels ter wereld. De maatschappelijke opgaven kunnen alleen gerealiseerd worden als het stelsel betrouwbaar, veilig en comfortabel is. En betaalbaar, zou ik daar nog aan willen toevoegen. Daarbij is het ook belangrijk om de veiligheid en omgevingseffecten aan te pakken, bijvoorbeeld op het gebied van onbeveiligde overwegen, de NABO's, en de baanstabieleit. Een uitdaging die we ook zien, is dat partijen in de spoorsector te maken hebben met personeelstekorten. Dat werd ook al aangegeven door de commissie. Dat kan invloed gaan hebben op het realiseren van de ambities. Het Nederlandse spoor is dus van hoog niveau, maar er zijn nog genoeg uitdagingen om mee aan de slag te gaan om te zorgen dat de duurzame bereikbaarheid ook voor toekomstige generaties is geborgd.

Daarnaast wil ik aan het begin van deze commissievergadering nog even een eigen hartenkreet uiten. Ik vind de betrokkenheid van deze commissie bij alle verschillende onderwerpen die het spoor raken namelijk heel erg mooi en prettig om te ervaren. Ik heb laatst geconstateerd dat als ik alle moties die de Kamer ooit heeft ingediend, zou moeten uitvoeren, ik deze commissie echt nog heel hard nodig heb om bij mijn collega's een heleboel geld te vragen om de ambities te kunnen betalen. Ik denk dat het heel erg goed is om met elkaar scherp te krijgen waar onze kernambities zitten en hoe we die uiteindelijk gaan betalen. We zullen niet alles kunnen. Ik zeg dat ook even met het oog op de discussie die we eerder hadden over Zuidasdok. We hebben grote ambities, maar spoor aanleggen is gewoon kostbaar. Dat betekent dat ik ook eerlijk moet zijn. Ik wil graag iedereen alles geven en gunnen, maar we zullen keuzes moeten maken.

Daar zullen we de komende tijd het gesprek over aan moeten gaan. Ik zou nog terugkomen op de vraag van rapporteur Van Ginneken over de CEF-subsidies. In de afgelopen CEF-ronde heeft Nederland een CEF-aanvraag ingediend voor een projectvoorstel van ProRail over aanpassing van Amsterdam Centraal ten behoeve van het PHS. De gevraagde CEF-bijdrage voor dat project is 109 miljoen. Deze zomer zal de Europese Commissie naar verwachting bekendmaken of dit project wordt gehonoreerd en hoe hoog de bijdrage dan eventueel zou zijn. In het verleden is een aanvraag voor Geldermalsen afgewezen, omdat er onvoldoende relatie was met het Europese spoorgoederenvervoer.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Dat was de algemene introductie. Mevrouw Bouchallikh heeft al een interruptie.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank aan de Staatssecretaris en haar team voor de antwoorden. Ik schrok eerlijk gezegd een beetje van een opmerking die de Staatssecretaris maakte. Ik heb geprobeerd om snel mee te schrijven, dus dit is geen precies citaat, maar ik heb gehoord dat de Staatssecretaris iets zei als: als ik alle aangenomen moties moet uitvoeren, dan heb ik de hulp van de commissie hard nodig. Ik schrik daar heel erg van, want als Kamerlid kan ik namens het volk zo'n motie indienen en als die wordt aangenomen, neem ik aan dat die wordt uitgevoerd. Op het moment dat de Staatssecretaris aangeeft dat dit niet kan, of dat ze daarvoor niet voldoende geëquipeerd is en ons om hulp vraagt, denk ik: wat moeten wij dan nog meer doen? Die vraag stel ik niet alleen als volksvertegenwoordiger; gisteren heb ik ook een petitie in ontvangst genomen over toegankelijkheid. Mensen vragen ons echt: help ons! We hebben allemaal moties ingediend en we praten er constant over. Als de Staatssecretaris zegt «ik heb jullie hulp nodig», wat wil ze dan nog meer dan dit? Want ik zie het eerlijk gezegd soms even niet.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris heeft dat uitgelegd. Het gaat om het draagvlak binnen de regering. Dus zoals u draagvlak moet hebben binnen uw fractie en in de Kamer, zo moet de Staatssecretaris dat hebben in de regering. Daar doelde zij op.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dat begrijp ik, maar de Staatssecretaris is ook de houder van deze commissie, ten minste, zij is degene die tot uitvoering brengt wat wij doen. Binnen de regering heeft zij daarin ook een rol, zoals ik dat voor me zie. Ik kan geen invloed uitoefenen op haar andere collega's. Ik zit in deze commissie en ik geef de Staatssecretaris mee wat wij graag willen dat zij doet. Daar sta ik niet alleen in. De Kamer geeft ook de Staatssecretaris mee wat zij namens de commissie kan doen. Daarover vraag ik wat er dan nog meer nodig is om datgene tot uitvoering te brengen wat wij als Kamer constant vragen.

De **voorzitter**:

Dat gaan we nu horen, mevrouw Bouchallikh. Ik ben ook benieuwd.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik kan een aantal voorbeelden geven. Daar zullen we zo dadelijk nog wat meer in detail op ingaan. Over die toegankelijkheid bijvoorbeeld hebben wij al heel concrete ideeën, maar dat kost gewoon extra geld. Dat is geld dat ik in principe niet heb. Dat betekent dus dat je keuzes zult moeten maken. Neem een tegemoetkoming voor de ov-sector voor als er niet zo veel reizigers zijn. Dat geld moet ergens vandaan komen. Dat wil ik er maar mee zeggen. We hebben wel een heleboel ambities, maar we moeten ook kijken hoe het betaalbaar blijft. Daarnaast hebben we er ook mee te maken – dat heb ik al aangegeven in een reactie op het rapport van mevrouw Van Ginneken – dat de kosten op bepaalde fronten best flink stijgen. Dat doet ook iets met het ambitieniveau dat je hebt. Bij de totale ambities die er liggen, of dat nou in het coalitieakkoord is of via moties, moet je dus wel altijd scherp met elkaar bekijken hoeveel geld je hebt, wat je daarvan uiteindelijk gaat realiseren en waar bijvoorbeeld de prioriteiten liggen. Dat meende ik daarmee toch even te moeten zeggen. We zullen dadelijk wat meer in concreto ingaan op een aantal ambities die de Kamer heeft geuit.

Voorzitter. Ik wilde graag doorgaan naar blokje twee, over toegankelijk openbaar vervoer. De eerste vraag was van mevrouw Van der Graaf en anderen. Ik wil haar in de eerste plaats hartelijk danken voor het aanbieden van het document. Ik zal daar zo dadelijk ook nog even op reageren. De eerste vraag was: gaat het lukken om voor de zomer een bestuursakkoord over toegankelijkheid van het openbaar vervoer te sluiten? Allereerst vind ik het net als alle betrokken partijen heel belangrijk om zo snel mogelijk tot een akkoord te komen. Er ligt op dit moment een 80%-versie van een akkoord. We werken samen met overheden, vervoerders en reizigersorganisaties aan een afronding van het akkoord. Sommige onderdelen hebben, zoals ik net al even in mijn introductie aangaf, wel financiële consequenties. Denk aan reisassistentie en toiletten in regionale treinen. We kijken nu met elkaar welke ambitie we daarin met elkaar kunnen afspreken en wie wat daarin kan bijdragen. Ik zet me daarbij nog altijd in voor afronding voor de zomer. Tegelijkertijd heb ik alle partijen in het NOVB nodig voor een zorgvuldig proces en een nette afronding van het akkoord. Volgende week, op 15 juni, vindt het NOVB plaats. Het kan zijn dat we dan tot de conclusie komen dat we iets meer tijd nodig hebben. Ik deel overigens wel met mevrouw Van der Graaf dat als het allemaal te lang duurt, je zelf meer de regie moet nemen. Aan de andere kant wil ik haar er wel op wijzen dat we op dit moment in een goed traject zitten met alle betrokkenen en dat er nu geen aanleiding toe is om van bovenaf bepaalde zaken op te leggen. We zijn al heel ver in het nadenken over de stappen die we kunnen zetten met betrekking tot toegankelijkheid.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf heeft hier een vraag over, maar dit is nog niet het einde van het blokje. We wachten dus nog heel even. Als u nog heel even wacht, bent u straks als eerste aan de beurt. Dat beloof ik u.

Staatssecretaris Heijnen:

Dit blokje bevat vier vragen van mevrouw Van der Graaf. De eerste vraag die ik beantwoordde, is overigens door vrijwel iedereen gesteld. Ik wil mevrouw Van der Graaf hartelijk danken voor het tienpuntenplan. Mijn voorganger heeft al eerder positief gereageerd op dat plan. Het biedt veel goede ideeën die ook in het bestuursakkoord toegankelijkheid zullen terugkomen. Ik deel het uitgangspunt dat mensen met een beperking zo veel mogelijk zelf met het openbaar vervoer zouden moeten kunnen reizen. Onbelemmerde toegang is daar een voorwaarde voor. Ik heb toevallig vandaag nog gesproken met reizigers met een beperking over de belemmeringen waar zij tegen aanlopen als ze met het openbaar vervoer willen reizen. Ik vroeg: waar ligt jullie prioriteit? Een meneer zei: zolang ik de trein niet in kan, heb ik niet zo heel erg veel aan een toilet in de trein. Dat zette mij aan het denken. We moeten heel goed kijken welke prioriteiten we stellen. Ik zet mij er samen met andere overheden, ProRail en de vervoerders voor in om die belemmeringen zo veel mogelijk weg te nemen, ook in lijn met het VN-verdrag. Mevrouw Van der Graaf vroeg of ik ervoor kan zorgen dat er niet alleen een akkoord komt, maar ook duidelijke en afdwingbare normen. Na het sluiten van het bestuursakkoord zullen het besluit en de regeling over toegankelijkheid worden aangepast. Ik deel de mening dat de aanpassingen zo veel mogelijk moeten leiden tot duidelijke en afdwingbare normen. Ik zeg mevrouw Van der Graaf graag toe dat ik mij daarvoor zal inspannen. Mevrouw Van der Graaf vroeg hoe ik de toegankelijkheid van internationale treinen ga borgen. Internationale treinen moeten net als Nederlandse treinen voldoen aan de Europese regels voor de toegankelijkheid van treinen. Daarmee is de basistoegankelijkheid van deze treinen geborgd.

Dit was het einde van het blokje.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

De Staatssecretaris gaat op alles in en ik zou ook graag op alles in willen gaan, maar ik focus me even op waar voor mij de kern ligt. Er wordt al heel lang gesproken over dat akkoord, al twee jaar. Het proces heeft ook al eens stilgelegen. Het zou natuurlijk het mooiste zijn als je er met alle partijen uit kunt komen en je die afspraken zo scherp mogelijk kunt neerleggen. Dat dat geld kost, wisten we van tevoren. Die hobbel is al genomen. Dat punt zijn we voorbij. Ik krijg signalen dat er achter de schermen flink wordt teruggekrabbeld als het gaat om concrete ambities. Ik noem de reisassistentie op regionale lijnen, toiletten in regionale treinen, de ontoegankelijkheid van de buurtbus en toegankelijke haltes voor bus, tram en metro. Dat zijn hele concrete dingen. Wij hebben de indruk dat er, vlak voordat we tot een akkoord moeten komen, ineens wordt teruggeploegd. Het scherpe uitgangspunt zou moeten zijn dat het ov voor iedereen zelfstandig toegankelijk is, ook voor mensen met een handicap. Met andere woorden, er liggen hele concrete onderwerpen, maar wij hebben de indruk dat het de verkeerde kant opgaat. Gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat het volgende week, tijdens de bijeenkomst op 15 juni, scherp wordt afgekaart? Dit zijn echt de minimumvoorwaarden waar je aan zou moeten voldoen. Als dat niet lukt, dan moet de Staatssecretaris toch zelf het heft in handen nemen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zoals ik al aangaf: voor bepaalde maatregelen die we heel graag willen treffen, is geld nodig. Dat geld is er op dit moment niet. Daar zullen we naar op zoek moeten. We zijn daarover in gesprek met de partners om te kijken wat zij kunnen doen. Ik ben heel graag bereid – dat heb ik ook intern aangegeven – om te kijken wat wij aanvullend kunnen doen, maar ik kan dat niet eigenhandig beslissen. Ik heb daar met mijn Minister en eventueel zelfs met het kabinet over te spreken. Ik weet dat het al twee jaar op de plank ligt. Het is enigszins ongelukkig dat er lange tijd sprake is geweest van een demissionaire status. Dat heeft tot vertraging geleid, maar dat neemt niet weg dat er een motie ligt van mevrouw Van der Graaf en meneer De Hoop om voor de zomer met een oplossing te komen. Ik ga mij echt inspannen om te kijken hoever we kunnen komen.

Op het moment dat het mij of ons niet lukt – ik vind het belangrijk om het tempo van alle partners te respecteren – dan ga ik ervan uit dat het geen halfjaar meer duurt. Het moet nu gewoon snel gebeuren. Mensen moeten snel duidelijkheid hebben. Ik zal dat terugkoppelen aan de commissie. Als ik die motie honderd procent moet uitvoeren en het niet lukt om er volgende week uit te komen, dan zou ik de week daarna bijvoorbeeld kunnen zeggen: ik leg het eigenstandig, top-down, op. Maar ik vind dat dat geen recht doet aan het proces waar we met alle partners in zitten. Ik zou toch begrip willen vragen voor het feit dat we in een traject zitten met partners, die ook moeten kijken wat haalbaar en betaalbaar is. Uiteindelijk willen we tot een mooi en uitvoerbaar akkoord komen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

De Staatssecretaris legt hier het punt van de spanningen neer. Ga je haast maken of wil je goede afspraken? Wij willen goede afspraken en afdwingbare normen. En ja, dat vraagt om inspanning. Als u het mij zo scherp vraagt, zou ik zeggen dat ik de inhoud altijd leidend zou willen laten zijn. Maar ik vraag ook aandacht voor de druk, want deze mensen kunnen echt niet langer wachten. Zij lopen hier iedere dag tegen aan. Ik wil minimeisen, ook in de aanbestedingen. Ik hoor terug dat dit er

mogelijk toe gaat leiden dat je elkaar daarop kunt aanspreken, maar dat zijn geen afdwingbare normen. Daar wil ik duidelijk over zijn. Er is echt scherpere nodig op de inhoud. Dat beroep doe ik op de Staatssecretaris. Daar ligt ook haar stelselverantwoordelijkheid. Ziet zij die rol ook? Is zij bereid om daarvoor te staan en om te laten weten wat haar deadline is om hier bij de Kamer op terug te komen? Want die schuift steeds op in de tijd.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb de gewoonte om te doen wat ik met de Kamer heb afgesproken. Als ik toezeg dat ik probeer om iets voor de zomer te regelen, dan ga ik ook alles op alles zetten. Dat heb ik ook intern teruggekoppeld. Als ik daar persoonlijk nog een rol in kan vervullen om een versnelling in te zetten, dan ben ik graag bereid om het nog voor de zomer tot een einde te brengen. Maar ik kan geen ijzer met handen breken. Daar zit een beetje mijn probleem. Ik wil ook minimumeisen met betrekking tot afdwingbaarheid in aanbestedingen en ik wil ook dat we wezenlijke stappen zetten, zodat ik dadelijk niet een of ander papier erbij heb, waarvan iedereen zegt: we hebben een akkoord, maar dat stelt niet zo veel voor. Daar heeft de reiziger uiteindelijk niks aan, dus geef mij nou heel even de tijd. Dat is wat ik vraag. Op het moment dat het mij echt niet lukt voor het zomerreces, dan wil dat niet zeggen dat er tijdens de zomer niks gebeurt. Ik beloof dat ik dat sowieso voor de zomer aan de commissie zal laten weten, maar het is mijn streven om nog voor de zomer tot een akkoord te komen.

De voorzitter:

Dank u wel voor deze toezegging.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik vind het toch belangrijk om te zeggen dat we het hebben over een motie die in november 2020 is ingediend. Dat is bijna twee jaar geleden. We hebben in februari de Staatssecretaris zelfs nog meer tijd gegeven, want het had eigenlijk voor maart uitgevoerd moeten worden. De motie van mevrouw Van der Graaf en mij had het over voor de zomer. Op inhoud is er niet zo veel veranderd. Dan vind ik het toch wel lastig als de Staatssecretaris het voor doet komen alsof er nu allemaal problematiek ontstaat en dat we tijdgebonden zijn. Het is niet een verrassing of zo, wat er moet worden afgesloten met een bestuursakkoord. Wij hebben twee moties ingediend en de Staatssecretaris zelfs nog meer ruimte geboden. Ik begrijp de moeilijkheden van onderhandelingen, maar u bent wel Staatssecretaris en als wij ergens om vragen, is het toch uw taak om dat uit te voeren. Nogmaals de dringende oproep. Ik begrijp de haken en ogen en ik wil ook dat de reizigersassistentie geregeld is en dat die toiletassistentie er is op de regionale lijnen, maar het is niet iets wat uit de lucht komt vallen. Dat wil ik toch even gezegd hebben. Het is dus niet zozeer een vraag, maar wel een punt dat ik wil maken. De Staatssecretaris legde de bal weer bij ons en nu leg ik hem weer terug bij de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Daarom heb ik ook, omdat ik het zo belangrijk vind om me te houden aan wat de Kamer graag wil, aangegeven dat ik mijn uiterste best ga doen om nog voor de zomer tot een akkoord te komen. Maar ik kan niet in mijn eentje tot een akkoord komen. Ik heb daar wel anderen voor nodig. Ik hecht ook aan een goede samenwerking met die andere partners, want die komen we op alle mogelijke vlakken weer tegen. Dat is dus wel een dilemma waar ik mee te maken hebben en dat schets ik, maar het is natuurlijk mijn persoonlijke ambitie om de motie die is ingediend tot uitvoering te laten komen. Mocht mij dat niet lukken – zo eerlijk wil ik gewoon ook zijn – dan zal ik dat melden aan uw Kamer. Dan zal er

ongetwijfeld ook een forse inhoudelijke onderbouwing bij zitten waarom mij dat niet is gelukt.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het blokje BVOV. De Staatssecretaris gaat meteen voor de mensen thuis uitleggen wat dat allemaal betekent.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter. Er is heel veel gesproken over de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer. Meneer De Hoop heeft er veel aandacht voor gevraagd, ook in eerdere vergaderingen, net als andere commissieleden. Natuurlijk vind ik ook dat het openbaar vervoer van groot belang is voor de bereikbaarheid en de mobiliteit van Nederland. Vanwege dat maatschappelijke belang kunnen vervoerders ook voor heel 2022 gebruikmaken van de beschikbaarheidsvergoeding. Dat is in die zin bijzonder omdat het openbaar vervoer de enige sector is waar de coronasteun nog verder is doorgelopen. In alle andere sectoren is dat niet het geval geweest. Daar stopt alle steun per juni. Het ov mag sowieso nog tot eind van dit jaar gebruikmaken van die beschikbaarheidsvergoeding. Dankzij die regeling wordt het ov-aanbod ook op peil gehouden. Daarmee wordt voor reizigers een beschikbaar en veilig openbaar vervoer gegarandeerd.

De ov-sector heeft wat dat betreft dus al een bijzondere positie. Maar ik realiseer me ook heel goed dat wij, ook vanuit de overheid, mensen oproepen om meer thuis te werken. Ik heb ook gesprekken met de partners. Zij hebben mij gewezen op zorgen die zij hebben over de reizigersaantallen. Ik heb aangegeven dat ik graag het rapport wil afwachten, dat overigens volgende week verschijnt. Dat is een KiM-rapport. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid maakt een rapport en daaruit blijkt dan of het inderdaad zo is dat de reizigers zijn teruggekomen in het openbaar vervoer of dat het aantal en de prognoses nog wat achterblijven. Uiteraard vinden wij het belangrijk om op basis van die cijfers het overleg met de vervoerders aan te gaan. Dat gaat dus gebeuren.

Op dit moment zijn er geen middelen gereserveerd voor nieuwe garantstellingen voor vervoerders. Dat is ook in lijn is met het kabinetsbeleid om te stoppen met alle regelingen. Maar ik volg de ontwikkelingen natuurlijk nauwlettend. Zowel het tempo van herstel als de reizigersaantallen worden nauwlettend gevolgd. Daarin maak ik nog wel een onderscheid tussen de typen reizigers die terugkomen. Sommige reizigers reizen met een studentenkaart. Dan krijgen vervoerders eenmalig een bedrag, en dat is het dan. Maar een zakelijke reiziger is iemand die relatief gezien veel bijdraagt aan het openbaar vervoer. Dat is een belangrijk onderdeel van het businessmodel.

Wat ik de afgelopen tijd in de eigen zoektocht naar wat te doen een beetje ingewikkeld vond, is dat best een aantal vervoerders en regio's zeiden: «Alsjeblieft niet met die beschikbaarheidsvergoeding, want daar zijn we niet mee geholpen. Wij doen het zelf.» Sommigen zeiden zelfs: die zou ons enigszins in de weg zitten. Dat is even de andere kant van de medaille. Ik hoorde een aantal leden van de commissie dat net ook al aangeven. Komende week zal ik ook het gesprek voeren met de partners in dat overleg om die KiM-cijfers te interpreteren en te kijken hoe we vooruit moeten. Ik weet wel dat wij er geen budget voor hebben gereserveerd. Om maar weer eens even iets te noemen: bij een motie die ertoe oproept om gelden beschikbaar te stellen, denk ik ook alweer aan alle andere ambities die er ook zijn op het gebied van spoor en openbaar vervoer. Het zal ergens van betaald moeten worden. De regeling vanuit Financiën die er op dit moment is, stopt. Mocht er aanleiding toe zijn, dan moeten we dus wel gaan kijken hoe daar eventueel financiering voor gevonden kan worden.

Ik zou nu graag willen overgaan tot de beantwoording van de vragen. U had mij gevraagd kort en bondig te zijn, dus dat zal ik proberen te doen. Mevrouw Van der Graaf zei: het probleem speelt niet alleen in steden, maar ook in de meer landelijke provincies; wat gaat u doen om het schrappen van lijnen te voorkomen? Ik vind het echt te vroeg om daar een uitspraak over te doen, omdat we nog volop in gesprek zijn. Zoals ik de Kamer al eerder heb laten weten, volg ik de ontwikkelingen in het ov nauwlettend. Dat geldt voor zowel het tempo van het herstel van de reizigersaantallen als het ov-aanbod in 2023. Als het KiM komt met die nieuwe prognoses over het ov-gebruik, dan zal ik ook weer in overleg treden met de sector om te kijken hoe het verder moet. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het regionale treinverkeer en het bus-, tram- en metroverkeer. Zodra de dienstregelingen voor 2023 door de decentrale overheden zijn vastgesteld, zal ik u daarover informeren. Maar als ik de achterliggende vraag van mevrouw Van der Graaf hoor, gaat het er natuurlijk met name om wat er de komende weken gebeurt en wat dan eventueel de gevolgen zijn. Dat zal ik dus zeer nauwlettend in de gaten houden.

Mevrouw Van der Graaf vroeg ook hoe ik de reiziger terug hoop te krijgen in het ov. De huidige bezetting laat zien dat er de komende jaren inderdaad hard gewerkt moet worden aan de aantrekkelijkheid van het ov om reizigers terug te winnen. Daarom zet ik me samen met de decentrale overheden en de vervoerders in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, het NOVB, blijvend in voor een spoedig herstel van het ov en de versnelde terugkeer van reizigers. Daarnaast zal ik de uitkomsten van het KiM-onderzoek gebruiken om te kijken naar de effecten van prijsprikkels in het ov en hoe we die eventueel kunnen gebruiken om reizigers terug te winnen.

Mevrouw Van der Graaf is grootleverancier. Ze vroeg ook of ik kijk naar de manier waarop Duitsland een en ander heeft aangepakt. Meneer Minhas had daar wel nog wat kanttekeningen bij vermeld. Het KiM maakt op dit moment een analyse van de effecten van prijsprikkels in het ov en kijkt daarbij ook naar het € 9-ticket in Duitsland. Dat wordt dus meegenomen in dat onderzoek. De planning is om dat rapport in het najaar naar de Kamer te sturen. De uitkomsten van het KiM-onderzoek zullen gebruikt worden in het beleid om reizigers terug in het ov te krijgen.

Dan vroeg meneer De Hoop of ik bereid ben om de gevolgen in kaart te brengen van het ontbreken van een vangnet. Ik spreek met de verantwoordelijke decentrale ov-autoriteiten over de ontwikkelingen in het regionale treinvervoer. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het regionale treinverkeer en ook voor het bus-, tram- en metroverkeer. Als die dienstregelingen zijn vastgesteld, zal ik u daarover informeren. Maar zoals ik net al tegen mevrouw Van der Graaf zei: ik snap de vraag achter de vraag. Ik zal dat de komende weken ook heel scherp in de gaten houden. Vanuit de NS heb ik op dit moment geen signalen gekregen van eventuele afschalingen voor 2023. Ik wil daar ook niet op vooruitlopen. Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dit is het einde van dit blokje. Meneer De Hoop, en dan mevrouw Van Ginneken.

De heer De Hoop (PvdA):

We hebben dit gesprek al een aantal keer gehad. Ik stel gewoon één concrete vraag. Stel je nou voor dat die verschraving echt gaat over 20% van het openbaar vervoer. Even los van de vraag hoeveel geld de Staatssecretaris heeft: vindt u het acceptabel dat dat kan gebeuren? Vindt u dat acceptabel, ja of nee?

De voorzitter:

Ik vind het niet acceptabel, maar u bedoelt waarschijnlijk of de Staatssecretaris dat acceptabel vindt. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteraard vind ik het heel belangrijk dat we het openbaar vervoer goed draaiende houden. Het kabinet vindt dat ook belangrijk. Het ov was van onmisbare waarde in coronatijd. We hebben veel geïnvesteerd in het ov, ook vanuit het Rijk, om ervoor te zorgen dat de treinen door konden blijven rijden. We hebben ook veel gevraagd van de vervoerders om het openbaar vervoer toegankelijk en beschikbaar te houden. Dat laat zien dat het kabinet erg veel waarde hecht aan het openbaar vervoer. Ik ben ook altijd blij geweest met de ruimte die er is geweest om bijvoorbeeld die verlenging toe te staan, ook op basis van het feit dat er een jaar geleden, of toen ik net begon, zorgen waren over wat het stoppen met coronasteun zou betekenen voor de beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Daarom ben ik ook naar het Ministerie van Financiën getogen om te vragen of we die regeling niet konden doortrekken. Daarom ben ik ook heel erg blij dat ons dat is gelukt. Nogmaals, dit is de enige sector die dat gelukt is. Dat geeft wel aan hoeveel belang wij hechten aan goed en toegankelijk openbaar vervoer. De commissie en de Kamer kunnen er wat mij betreft van op aan dat ik me daar de komende tijd voor zal blijven inzetten.

Ik vind het wel belangrijk dat ik me ook houd aan de afspraken die ik gemaakt heb met de sector. Ik heb steeds aangegeven dat de cijfers graag wil afwachten. Als die cijfers er zijn en misschien anders geïnterpreteerd moeten worden, ben ik ook nog bereid om daarnaar te kijken. Maar we moeten wel zien wat er tot de mogelijkheden behoort, want op dit moment is er geen budget beschikbaar voor verlenging van coronasteun. Ik hoor ook zeggen: misschien moeten we het zien als een soort vangnet, omdat het toch een belangrijke maatschappelijke voorziening is. Dat zou een andere insteek zijn. Laten we daar snel met elkaar over van gedachten wisselen. Het staat heel scherp op mijn netvlies. Het ov wordt door mij en door het hele kabinet gezien als een zeer belangrijk en onmisbaar onderdeel van het vervoerssysteem in Nederland.

De **voorzitter**:

Ik ga bij dezen ook het aantal vragen aanpassen, want meneer De Hoop wil er nog een stellen en mevrouw Van der Graaf ook, terwijl er nog veel vragen zijn. We gaan dus toch weer terug naar vier vragen. Ik hoop dat ze kort en puntig gesteld kunnen worden. Dan krijgt u vanzelf ook een kort en puntig antwoord terug. Meneer De Hoop, u hebt nu nog twee vragen over.

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

Ik vind het fijn om van de Staatssecretaris te horen dat zij dat ook niet acceptabel vindt. Ze zegt dat niet letterlijk, maar ik proef het wel in wat ze zegt. Ik denk dus dat we als commissie samen met de Staatssecretaris die zoektocht moeten ondernemen de komende weken, om echt wel een vangnet te creëren. We moeten het dan misschien niet zoeken in de manier waarop de BVOV nu georganiseerd is. Ik denk ook niet dat dat de beste weg is. Maar volgens mij delen we hier allemaal het belang ervan en moeten we die zoektocht de komende tijd ondernemen, want net als de Staatssecretaris vind ik het niet acceptabel.

De **voorzitter**:

Ik weet niet of ...

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik waardeer de constructieve opstelling van de commissie in dezen. Ik denk dat bijvoorbeeld meneer De Hoop ook wel weet dat ik geen uitspraken kan doen over zaken die mijn mandaat op dit moment echt

overstijgen. Er is gewoon geen budget om verdere maatregelen te nemen op dit moment. Maar ik hoor natuurlijk wel de stevige oproep vanuit de Kamer. Ik zal die ook zeker meenemen in mijn eigen overwegingen. Dat sterkt mij natuurlijk ook wel in de gesprekken die ik verder voer. Die ruggensteun voel ik dus wel degelijk.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van mevrouw Van Ginneken en een van mevrouw Van der Graaf. Die heeft er plots weer twee bij gekregen. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

In het kader van constructief bijdragen vanuit de Kamer: dit onderwerp is natuurlijk ontzettend belangrijk. Het is ontzettend belangrijk om een vangnet te creëren om die desinvestering te voorkomen, zoals ik daarstraks al zei. De Staatssecretaris gaf in haar introductie aan dat er niet overal geld voor is en dat we heel goed moeten kijken waar de euro het best tot z'n recht komt. Ik vertaal het even in mijn woorden. In dat licht vind ik het heel gek dat de Staatssecretaris vervolgens buiten de eigen organisatie kijkt en zegt dat er geen budget is. Is het niet zo dat we, wanneer wij ervoor zorgen dat het openbaar vervoer niet verschraalt en dat materieel en personeel niet afvloeit, alle ambities die we hebben, juist op het gebied van ov, beter kunnen bereiken? Is het nu laten verschrallen van het ov eigenlijk niet het weggooien van geld, het uitdempen van geld dat we gereserveerd hebben voor allerlei ambities om het ov juist te verstevigen? Moet de Staatssecretaris dan niet meer kijken hoe ze binnen haar eigen departement dat vangnet – want dat is waar het veld om vraagt – kan bieden? Als alles meevalt, hou je dat geld over en kunnen we dat alsnog aan onze innovatieve doelen besteden. Zo werkt het bij een vangnet. En anders hebben we in ieder geval een hele goede zet gedaan binnen de ambitie van de Staatssecretaris om het geld efficiënt te besteden.

Staatssecretaris Heijnen:

Uiteraard is het niet mijn ambitie om het ov te laten verschrallen, zoals mevrouw Van Ginneken ook wel weet, denk ik. Dat betekent dat wij op het moment dat het nodig is zullen moeten bekijken wat wij kunnen doen. Om een beeld te schetsen: ik heb natuurlijk al even gevraagd wat het betekent om zo'n vangnet te hebben. Dat gaat om een paar honderd miljoen. Ik had het zonet over alle moties die in het verleden zijn ingediend, met alle ambities. Hoe gaat het daarmee? Even voor de duidelijkheid: de Kamer is de baas. Maar het budget is niet oneindig. Ik moet heel scherp kijken naar wat er allemaal mogelijk is en wat er vervolgens niet meer mogelijk is als de Kamer andere dingen van mij vraagt. Ik hoop dus wel dat de commissie zich dat ook bewust is. Maar dat verschralling van het ov niet in mijn top tien staat, sterker nog, überhaupt niet op mijn lijst staat, maar dat ik voor een ambitieus ov ben, mag hopelijk helder zijn. Ik ben alleen maar heel erg blij dat mevrouw Van Ginneken en ik de ambitie delen om te gaan voor een sterke ov-sector.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken knikt heel gelukkig en tevreden. Dan gaan we naar mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik vind het toch wel een ingewikkelde boodschap van de Staatssecretaris, ook al voel ik aan dat zij het probleem ziet. Haar boodschap richting al die provincies en vervoerregio's is nu eigenlijk: stel die nieuwe dienstregeling maar vast, en daarna kijken we weer verder. Maar om dat op een goede manier te kunnen doen, moet je toch een beetje zekerheid hebben. Die

provincies overvragen niet, maar geven aan: geef ons garanties dat we dat kunnen bieden. Je wilt immers niet in de situatie komen dat er gaten vallen en dat je in november toch moet afschakelen. Al die provincies leggen die zorgen hier neer bij alle Kamerleden, en die leggen wij nu bij de Staatssecretaris. Wat is nou haar concrete antwoord richting die provincies? Wat gaat ze voor hen betekenen, en uiteindelijk daarmee voor de reiziger?

Staatssecretaris Heijnen:

Mijn concrete antwoord richting de provincies is hetzelfde als toen wij daar een aantal maanden geleden over spraken. Dat is dat wij het KiM-rapport van begin juni zouden afwachten en dat dat meteen een aanleiding zou zijn om het gesprek aan te gaan – we hebben dat een overlegmoment genoemd – en vervolgens te kijken: hoe nu verder? Dat weten de provincies ook heel erg goed, want dat hebben we ook zo met elkaar afgesproken. Dat betekent dus dat ik in de loop van volgende week met ze samen zit om nog vóór 1 juli, als die nieuwe plannings moeten worden gemaakt, te kijken hoe hoog de nood is en wat er eventueel gedaan moet worden. Ik kan vervolgens niet zomaar op eigen houtje dingen gaan besluiten. Uw Kamer zal daar ook nog wel wat van vinden, denk ik, en anders mijn collega's wel. Wij zullen dan dus moeten kijken, ook in de tijd, hoe we een en ander kunnen inregelen. Maar ik snap heel erg goed dat we samen zullen moeten kijken hoe we het ov zo sterk mogelijk houden. Ik hoop dat mevrouw Van der Graaf met het gevoel naar buiten gaat dat ik daar volgende week volop, in openheid, met de partners naar zal kijken. Zoals eerder gezegd: het ov is de enige sector die nog die coronasteun heeft weten te behouden. Het was echt niet heel gemakkelijk om dat voor elkaar te krijgen. Ik ben dus altijd bereid om te kijken wat ik kan doen om te staan voor mijn zaak, en dat zal ik nu ook weer doen, in het belang van de reizigers hoofdzakelijk.

De voorzitter:

Perfect. Dan gaan we naar het blokje internationaal.

Staatssecretaris Heijnen:

Goed, voorzitter. Ik had nog een inleiding, maar eigenlijk wil ik gewoon meteen naar de vragen gaan. Meneer Minhas had gevraagd of ik bereid ben een actieplan, met concrete data, op te stellen voor internationale spoorverbindingen. Ja, ik houd u sowieso met de jaarlijkse Kamerbrief – ditmaal halfjaarlijks – op de hoogte van de voortgang van de verschillende projecten en lopende initiatieven rond het internationale spoor. Ik zal in de nadere uitwerking van de coalitieambities uit het beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat ingaan op acties en projecten alsmede op de termijnen die daarbij horen. De totstandkoming van internationale verbindingen vraagt regelmatig meer tijd dan die van binnenlandse verbindingen. Ik heb zelf wel de behoefte om snel tot verbeteringen voor de reiziger te komen. Voor korte grensoverschrijdende verbindingen heb ik daarover ook al contacten met mijn Belgische en Duitse collega. Met mijn Belgische collega heb ik ook al een intentieverklaring getekend om bepaalde lijnen en ambities te gaan oppakken; daarop kom ik zo dadelijk nog terug in mijn antwoord. Ik kom uit een grensgebied, zoals u weet; meneer De Hoop vroeg zo-even nog naar de tram. Ik weet dus hoe lang bepaalde internationale ov-trajecten kunnen duren en dat het dan nog vaak heel complex is. Het vervelende en frustrerende vond ik altijd dat er door bestuurders heel erg wordt gezegd dat het internationaal openbaar vervoer zo verschrikkelijk belangrijk is. Maar als vervolgens puntje bij paaltje komt, duurt het en duurt het en duurt het, en wordt er gewoon niet altijd heel snel iets gerealiseerd. Daarom heb ik aan mijn Belgische en Duitse collega gevraagd om twee dingen te doen: zeggen dat het internationaal openbaar vervoer ook op

lange termijn heel erg belangrijk is, maar ook kijken wat we in deze periode concreet kunnen gaan doen. Dat betekent dat we een aantal obstakels nog in deze periode willen wegnemen. In de plannen zal ik daar binnenkort verder op terugkomen.

Mevrouw Van der Graaf vroeg om de Lelylijn toe te voegen aan TEN-T. Daar was in een krantenartikel nog wat gedoe over. Heeft ze nou gezorgd dat de Lelylijn niet wordt opgenomen in het TEN-T-netwerk of wel? De Europese Commissaris had daar namelijk iets over gezegd. Wat zij heeft gezegd, klopte, want we hadden nog geen officiële aanvraag ingediend. Dat is een proces dat loopt. Gisteren, op 8 juni, hebben mijn ambtenaren gesproken met de Europese Commissie en het aankomend Tsjechisch EU-voorzitterschap over de wijzigingen in het TEN-T-netwerk. De Nederlandse wens om de Lelylijn toe te voegen aan het TEN-T-netwerk is tijdens dat overleg ingebracht. Ik kan iedereen wat dat betreft dus geruststellen. De reactie van de Europese Commissie was in beginsel positief. Wel zal in verder overleg met de Commissie deze wens verder uitgewerkt en onderbouwd moeten gaan worden. Het aankomend Tsjechisch voorzitterschap streeft naar een akkoord over de herziening van de TEN-T-verordening inclusief het TEN-T-netwerk op de Transportraad in december van dit jaar. Onderdeel van dit akkoord zal dan wat mij betreft zijn dat de Lelylijn zal zijn opgenomen in het TEN-T-netwerk.

Mevrouw Van der Graaf stelde ook de vraag of ik bereid ben om zo spoedig mogelijk over te gaan tot de realisatiefase van de Lelylijn. Het realiseren van de Lelylijn is een enorme ingreep in het Nederlands landschap in Noord-Nederland en vooral ook voor alle inwoners rondom de Lelylijn en verder daarvanaf. Ik blijf Lelylijn altijd een beetje een tongbreker vinden met al die l'en achter elkaar! We hebben met elkaar niet voor niets zorgvuldige processen afgesproken om tot besluiten te komen hoe en waar we zulke ingrepen doen. Voor een startbeslissing is daarnaast ook nog eens 75% van het benodigde budget voor de voorkeursvariant nodig. Om het weer te hebben over bestaande ambities: het project gaat ergens tussen de 6 miljard en 9 miljard kosten, en er is op dit moment 3 miljard gereserveerd. Ik wil een heleboel, maar ik kan niet zomaar ergens 3 miljard uit een hoge hoed toveren. Ik begrijp wel dat we snel stappen willen zetten, maar we hebben die zorgvuldige stappen niet voor niks. Daarom starten we nu met een MIRT-onderzoek. De afspraken daarvoor worden gemaakt in het bestuurlijk overleg Leefomgeving van volgende week. Dat moet deze kabinetsperiode nog leiden tot een «go/no go»-beslissing voor een startbeslissing voor een MIRT-verkenning.

Mevrouw Bouchallikh vroeg of het probleem van de Eurostar op de radar staat. Ik had daarop inderdaad al geantwoord naar aanleiding van de introducerende vragen van mevrouw Van Ginneken als rapporteur. Zoals ik gemeld heb, kunnen vanaf begin 2024 de security- en paspoortcontrole-faciliteiten dus niet meer op de huidige locatie. Er worden een aantal varianten uitgewerkt, die een deel van de oplossing kunnen zijn. Ik vind het namelijk gewoon niet acceptabel, zoals ik eerder al heb aangegeven. Er worden varianten uitgewerkt die een deel van de oplossing kunnen zijn. Maar ik wil ook niet te ver op de muziek vooruitlopen, want de oplossing is er nog niet. Het heeft dus wel mijn volle aandacht. Zodra er duidelijkheid is, zal ik u daarover informeren.

De heer Goudzwaard had gevraagd wat de speerpunten zijn en op welke termijn er afspraken komen met België en Duitsland. Met België hebben we op de Thalassa-top in april al afspraken gemaakt. Ik heb de commissie daar ook over geïnformeerd per brief. Ik kan u die anders nog wel een keertje toesturen. De focus ligt vooral op een aantal specifieke verbindingen. Het gaat onder meer om de 3LT, de IC Brussel en Antwerpen-Roosendaal. Ik heb recent ook kennisgemaakt met mijn collega uit Duitsland, meneer Theurer. Ik hoop later dit najaar nadere afspraken met hem te maken. Hij komt geloof ik begin september, 7 september als ik het goed heb, naar Den Haag om verder te spreken en een en ander ook echt

concreet uit te gaan werken. Ik heb overigens in bepaalde overleggen al aangegeven dat bijvoorbeeld de betonblokken bij Enschede op het spoor richting Münster mij een enorme doorn in het oog zijn. Het zou wel prettig zijn als dat ook opgelost kan worden op enig moment.

Meneer Goudzwaard had nog een vraag over de IC naar Aken. De motie van Geurts en Minhas is voortvarend opgepakt. Er wordt door ProRail in samenwerking met regionale partijen en vervoerders gewerkt aan de studie naar mogelijke kortetermijnverbeteropties voor de verbinding naar Aken. De uitwerking was complexer dan voorzien. Die vroeg om een nadere analyse, met name op het punt van de praktische haalbaarheid. Binnenkort bespreek ik de uitkomsten met regionale opdrachtgevers. Het streven is dat de Tweede Kamer via de MIRT-brief wordt geïnformeerd over de uitkomsten daarvan.

Dan is er de vraag van meneer De Hoop over de tram naar Hasselt. Als raadslid heb ik me daar ook heel erg druk over gemaakt, maar dat heeft meneer De Hoop vast nog wel teruggehoord van een aantal oud-collega's van mij. Op dit moment werk ik het juridisch handelingsperspectief uit voor hoe we omgaan met de verstrekte subsidies. Dat doe ik conform de subsidieregeling. De regio en ik hebben ons te houden aan de gemaakte subsidieregeling. Wellicht weet meneer De Hoop dat er ook nog wel wat vragen zijn over wie nou precies aan de lat staat voor wat. Want de Belgen hebben uiteindelijk besloten om de verbinding op een andere manier te gaan invullen; laat ik het dan maar enigszins positief formuleren. Het wordt in hun ambitie een trambus en geen gewone trambaan. Er wordt op dit moment door de gemeente en de provincie Limburg gesproken met de Belgen om te kijken hoe ze omgaan met de afhandeling van het een en ander. Wij hadden een bedrag gereserveerd staan. Ik zal in elk geval de commissie op de hoogte houden als de onderhandelingen een stapje verder zijn, om ook te kijken wat er gebeurt met het budget dat gereserveerd staat voor de tram.

De voorzitter:

Is er al zicht op een datum van die onderhandelingen, of niet?

Staatssecretaris Heijnen:

Nee, dat weten we niet. Ik ga dat dus eventjes uitzoeken. Ik weet wel dat er op dit moment al heel intensief gesproken wordt tussen de provincie en de gemeente Maastricht om te kijken hoe een en ander opgepakt gaat worden. Ik heb laatst nog een gesprek gehad met de gedeputeerden, die mij ook wezen op het belang van het behoud van middelen voor belangrijke projecten in het Limburgse. Dat was dus iets breder dan enkel Maastricht. Maar ik hoor de heer De Hoop ook zeggen: bewaar dat bedrag ook voor Maastricht en voor de bereikbaarheid. Dat zal ik dus ook in mijn achterhoofd houden.

Meneer De Hoop vroeg: is de Staatssecretaris bereid om een specifiek doel voor het vervangen van vluchten te hanteren en daar actief op te sturen? We hadden het net al even over vluchten versus treinen met het oog op de Eurostar. Binnen het Ministerie van IenW valt luchtvaartbeleid onder de verantwoordelijkheid van de Minister. Ik zal het bij hem ook onder de aandacht brengen. Onder vigerende Europese regelgeving is het wel heel ingewikkeld om internationale vluchten te verbieden. Natuurlijk kijken we wel hoe de positie van de trein op korte afstanden kan worden gestimuleerd. Ik neem dat mee in de uitwerking van het beleidsprogramma van IenW. Dat was mijn blokje internationaal.

De voorzitter:

Dank, waarde Staatssecretaris. Allereerst meneer Minhas en dan meneer De Hoop.

De heer **Minhas** (VVD):

Als ik de Staatssecretaris hoor praten over internationaal spoorvervoer en haar ambities, dan word ik heel gelukkig. Laat ik dat om te beginnen maar even uitspreken. Maar als ik dan concreet luister naar de antwoorden die u geeft op mijn vragen ... Ik heb de route Zwolle-Twente-Münster genoemd. Ik heb het inderdaad gehad over Eindhoven-Heerlen-Aken. Maar ik heb het ook gehad over Weert-Hamont. Dat is een internationale, grensoverschrijdende verbinding met korte afstanden. Daar heb ik de Staatssecretaris geen antwoord over horen geven. Daar ben ik dus sowieso even benieuwd naar.

U gaf in eerste instantie in het antwoord aan: ik ben bereid om een concreet plan van aanpak of een actieplan te introduceren. Alleen, ik hoop dat de Staatssecretaris het dilemma van mij als Kamerlid snapt. We krijgen vier keer per jaar een brief. De vorige brief kwam na meerdere oproepen vanuit de Kamer over moties die we hebben ingediend. Dan krijgt de Kamer te horen waarom het niet kan. Vervolgens heb ik samen met mijn collega van het CDA gevraagd: onderzoek nou hoe het wel kan en laat de Kamer dat weten. Dat zou bij het vorige MIRT-debat gebeuren. Toen is er niks gekomen. In het voorjaars-MIRT heb ik het u opnieuw gevraagd. Toen heeft de Staatssecretaris gezegd: binnen enkele weken hoop ik u daarover te informeren. En wat krijg ik nu te horen? Bij het volgende MIRT-debat komt er een update. Ik wil dat op dit moment accepteren. Maar ik wil toch echt benadrukken dat, als wij met elkaar als Kamer, als coalitie, maar ook u als Staatssecretaris, zeggen dat we de ambitie hebben – dat hoor ik u echt zeggen – om tempo te maken op die verbindingen, dan moeten we toch echt wat voortvarender aan de slag. Ik hoop, als wij in de MIRT-brief informatie krijgen over die hele Aken-verbinding, dat het een brief is waarin niet staat «we gaan nog iets verder uitzoeken». Ik wil op dat moment dan ook echt weten of het kan, wat voor consequenties dat heeft en welke rol de Kamer daarbij heeft. Ik zou nog een reactie willen op de andere twee routes waarnaar ik ook heb gevraagd.

De voorzitter:

We moeten wel proberen om in de derde persoon te spreken, want de Staatssecretaris wordt continu rechtstreeks aangesproken en dat is niet de bedoeling.

De heer **Minhas** (VVD):

Excuus, voorzitter. U heeft helemaal gelijk.

De voorzitter:

Maakt niet uit, maar ik wil het toch even gezegd hebben.

Staatssecretaris **Heijnen:**

Ik ben zeer ambitieus als het aankomt op de internationale agenda, omdat ik er ook echt in geloof dat je de Nederlandse economie groter kunt maken als je investeert in sterke grensregio's. Daar hoort ook bij dat je een goed internationaal openbaarvervoersysteem hebt. Ik wil ook graag dat we een realistische agenda neerleggen, waarbij ik ook draagvlak heb aan de andere kant van de grens. Zoals ik aangegeven heb, ben ik op dit moment in gesprek met mijn collega's om te kijken wat er allemaal kan. Dat is een.

Twee. Ik merk ook dat internationaal openbaar vervoer intern misschien niet meteen in de top vijf van prioriteiten heeft gestaan. Ik heb dus aangegeven dat ik graag wil dat er bijvoorbeeld een projectleider komt. Er is nu niet echt een team dat zich alleen maar hiermee bezighoudt. Ik denk wel dat het heel belangrijk is dat, als je hier echt werk van wil maken, er ook iemand is die het aanspreekpunt is en die alle afdelingen scherp houdt op het belang van internationaal openbaar vervoer.

Ik ben nu ook het volgende aan het doen. Ik vind het ook best wel ingewikkeld, hoor. Ik zei net dat ik laatst de gedeputeerden van Limburg op bezoek had. Ik heb veel bezoeken gebracht, ook in het kader van de MIRT-verkenningen. En wat heb je daar? Ook weer heel veel ambities. Als je het hoort, wil je het eigenlijk het liefste allemaal doen. Maar ja, dan komt het weer: we hebben de middelen die we hebben. Daar moeten dus keuzes in gemaakt worden. Wat ik wil doen, is slimme keuzes maken waarmee je echt veel impact kunt hebben met zo weinig mogelijk middelen. Elke nieuwe kilometer spoor die je aanlegt, is namelijk gewoon ontzettend kostbaar. Dan heb ik het dus nog niet eens over de voorraden die ingewikkeld zijn. We moeten dus gewoon slim zijn met z'n allen. Heel terecht dat er gevraagd wordt naar de verbinding Weert-Hamont. Ik ben het gewoon echt oprecht nog aan het uitzoeken. Ik krijg intern bijvoorbeeld namelijk nog bepaalde cijfers over de kosten, ook wat betreft wat het zou betekenen voor personenvervoer, terwijl er misschien nog andere mogelijkheden zijn waarmee we die kosten wat omlaag kunnen halen en de haalbaarheid uiteindelijk kunnen vergroten. Ik heb dus toch even de ruimte nodig om een en ander goed op een rij te zetten, om die agenda uiteindelijk haalbaar en realistisch te laten zijn. Maar ik snap wel de oproep van de heer Minhas om daar vaart mee te maken. Ik wil dat het liefst zelf ook, maar dit is nu even wat ik daarover te zeggen heb.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik dank de Staatssecretaris voor haar reactie. Ik heb absoluut het gevoel dat de Staatssecretaris het in haar top vijf heeft geplaatst. Daar ben ik haar erkentelijk voor. Tegelijkertijd zie ik het volgende, en ik zeg niet dat de Staatssecretaris zich daarachter verschuilt. Ik heb de brief van afgelopen dinsdag gelezen, waarin staat dat er een intentieverklaring met de Belgen is gesloten en dat u in het najaar opnieuw in gesprek gaat, ook met de Duitsers. Dat zijn natuurlijk hele goede stappen. Alleen, op de route Zwolle-Twente-Münster hebben we de Duitsers niet nodig om als Nederland onze eigen verantwoordelijkheid te nemen om tot elektrificatie over te gaan. Dat geldt ook voor Weert-Hamont. Ik snap dus dat we voor de grote verbindingen de andere landen nodig hebben waar de trein aankomt, maar voor die kortere routes moeten we echt onze eigen verantwoordelijkheid pakken. Ik wil dus aan de Staatssecretaris vragen of ze bereid is om toe te zeggen, in aanloop naar het MIRT-debat – maar als ze iets meer tijd nodig heeft om het ook voor de andere grensoverschrijdende verbindingen inzichtelijk te maken, dan graag voor het commissiedebat Internationaal spoorvervoer in september – inzichtelijk te maken wat de haalbaarheidskansen zijn en welke besluiten de Kamer dan moet nemen, ook in financieel opzicht, om bepaalde routes mogelijk te maken.

De **voorzitter**:

We gaan kijken of de Staatssecretaris dat kan toezeggen, meneer Minhas.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We praten daarover in het BO MIRT in het najaar met de regio. Dat komt dus. Dat zijn dingen die er wel aan komen. Ik snap dat meneer Minhas graag wat meer inzicht wil hebben in de prioritering, in de haalbaarheid nog deze periode en in wat je dan eventueel nog in de periode daarna kunt gaan doen. Ik zal dus toezeggen om nog voor het commissiedebat Internationaal spoor de informatie die ik dan al heb, zo veel mogelijk en tijdig, zoals mevrouw Van Ginneken aangaf, met de Kamer te delen.

De **voorzitter**:

Dank voor die toezegging. Die wordt nu ook door onze griffier genoteerd. Eerst meneer De Hoop en dan mevrouw Van der Graaf weer.

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

Ik had toch nog een vraag over de Lelylijn. We hadden als commissie op 25 mei een debat over de Transportraad. Ik was in de veronderstelling dat wij input hebben meegegeven aan de Staatssecretaris voor die Raad. Op 11 april is er nog door de heer Minhas samen met de heer Van der Molen een motie ingediend om de Lelylijn op dat TEN-T te hebben. Mijn veronderstelling was dat de input die wij hebben geleverd in het debat van 25 mei over de Transportraad, vervolgens op de agenda van de Europese Transportraad van 2 juni kwam en dat de Staatssecretaris de Lelylijn daar dan agendeerde. Heeft de Staatssecretaris de Lelylijn toen geagendeerd? Ik heb dat opgevat als toezegging, dus nam aan dat dat zou gebeuren. Zo ja, hoe kan het dan dat de Eurocommissaris daar op deze manier op reageerde? Zo nee, hoe loopt het proces dan wel? Waarom hebben we zo'n debat over de Transportraad als de onderwerpen die we daar agenderen, op 2 juni niet ook op tafel komen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is ook door de Minister genoemd tijdens de Transportraad, naar ik heb begrepen. Zo'n Europees traject kent bepaalde stappen. De hoofdvraag van de Kamer is: schuif de Lelylijn in het TEN-T. Daarom was dat gesprek van gisteren zo belangrijk, want dat was de echte, officiële aftrap, waarbij onze ambtenaren tegen de Europese Commissie hebben gezegd: we willen graag dat de Lelylijn wordt opgenomen in het TEN-T-programma. Dan krijg je dus een heel traject, waarin je met elkaar gaat kijken wat daar allemaal voor nodig is, wat de informatie is, wat de toegevoegde waarde voor ons is om dat in te brengen en wat de haalbaarheid daarvan is. Dat gaat echt nog wel een hele tijd duren, maar dat traject loopt gewoon. Natuurlijk is het zo dat als door deze commissie iets gezegd wordt, het dan wordt meegenomen, zeker als wordt toegezegd dat dat wordt opgepakt. Maar ik denk dat het meer zin heeft om het bijvoorbeeld nog een keer in de volgende Transportraad te noemen – omdat het dan al wat meer in de lijn zit – dan om het op voorhand te noemen als het nog geen formele status heeft.

De **voorzitter**:

Dan gaan we door naar het blokje nieuwe HRN-concessie. «HRN» staat voor hoofdrailnet, voor degenen die dat nog niet wisten.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Meneer Minhas vroeg naar de timing van het programma van eisen. Ik heb heel goed begrepen wat de Kamer heeft aangegeven: wij willen niet tekenen bij het kruisje; we willen graag op tijd mee kunnen kijken bij wat er dan allemaal voor komt te liggen. Mijn voorstel zou zijn om het programma van eisen rond de zomer aan de Kamer te doen toekomen. Eind september verwacht ik het dan met de Tweede Kamer te kunnen bespreken. Dan heeft de Kamer ook nog voldoende tijd om eventuele andere partijen te beluisteren over wat zij van het programma van eisen vinden. Voorafgaand daaraan wordt wel nog een consultatieversie van het programma van eisen voorgelegd aan relevante stakeholders. Dat zijn bijvoorbeeld NS, ProRail, regionale overheden en andere vervoerders. Na verwerking van die schriftelijke reacties bereikt ook u op die manier een zorgvuldig tot stand gekomen stuk. Pas na het debat met uw Kamer wordt het programma van eisen vastgesteld, dus dat geeft ook nog de ruimte aan de Kamer om daar een reactie op te geven richting mij. Mevrouw Van der Graaf en mevrouw Bouchallikh stelden een vraag over marktverkenning en verbinding in open toegang. Mijn uitgangspunt is een aantrekkelijk internationaal aanbod voor de reiziger. Uit de Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang – dat is een rapport van Berenschot – blijkt dat de internationale langeafstandsverbindingen naar verwachting ook in open toegang tot stand kunnen komen. Ik wil goed bekijken welke verbindingen ik vanuit maatschappelijk belang

wenselijk vind en ook welke alternatieven er zijn om die verbindingen te realiseren. Als verbindingen niet onder de maatschappelijk gewenste omstandigheden tot stand komen, kan ik ervoor kiezen die te contracteren en op te nemen in een concessie. Daaronder valt ook de HRN-concessie. Dit najaar besluit ik of de internationale verbindingen onderdeel worden van de nieuwe HRN-concessie die ingaat in 2025.

Meneer Minhas had nog een vraag over de effecten van de open toegang op de reiskwaliteit en dienstverlening voor de reiziger. Open toegang kan vervoerders ruimte geven voor ondernemerschap, waardoor ze goed kunnen inspelen op de vraag vanuit reizigers. Dat kan leiden tot lagere prijzen voor de reizigers en een innovatiever aanbod. Tegelijkertijd is het realiseren van internationale verbindingen vaak ook afhankelijk van andere factoren, bijvoorbeeld de medewerking van partners in de buurlanden, maar ook de beschikbare banen. Ook is bij open toegang niet zeker dat alle maatschappelijk wenselijke internationale verbindingen tot stand komen, zeker op het moment dat ze commercieel niet aantrekkelijk zijn. In de Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang is dus ook naar die vraag gekeken. Daarin is de verwachting geuit dat bepaalde internationale verbindingen ook in open toegang tot stand kunnen komen. Mijn uitgangspunt blijft dus altijd dat aantrekkelijke reisaanbod voor de reiziger. Het kan zijn dat die verbindingen in open toegang tot stand komen, maar ik wil dat dan vervolgens ook wel zeker weten. Dus dit najaar besluit ik daarom welke internationale verbindingen aan de open toegang over worden gelaten en welke weer onderdeel worden van de nieuwe HRN-concessie in 2025.

Meneer Minhas had nog een vraag over de voortgang rondom Zwolle-Leeuwarden. Wat is de voortgang en waarom duurt het zo lang, vroeg hij. In het BO MIRT van 2020 is afgesproken dat het Rijk en de provincie Friesland toewerken naar een decentralisatieconvenant. Daarover zijn we in gesprek. Friesland wil graag een breder pakket van infrastructuurmaatregelen bij deze decentralisatie. Dat maakt de gesprekken wel wat complexer. Mijn voornemen is om in het najaar tot definitieve afspraken te komen, ook met het oog op het programma van eisen. Er zal dan een besluit moeten vallen over decentralisatie of over de opname van de sprinterdienst in de HRN-concessie. Dat was mijn blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Het blokje HRN, hoofdrailnet.

De heer **Minhas** (VVD):

Begrijp ik het goed? De Staatssecretaris zegt: in het najaar besluit ik of ik onder andere de verbindingen op het internationale net, bijvoorbeeld de HSL-Zuid, maar ook de sprinterdienst tussen Zwolle en Leeuwarden, in het HRN verwerk of niet. Dat zit toch in hetzelfde besluit? Begrijp ik dat goed?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, dat klopt.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf, laatste vraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja, dat is mijn laatste vraag. De Staatssecretaris zegt dat zij wil bekijken wat zij vanuit maatschappelijk oogpunt relevante, belangrijke lijnen vindt. Als ik dat zou moeten vertalen, dan zou ik zeggen dat dat ook minder winstgevende verbindingen overdag kunnen zijn, die ook van belang zijn en waardevol zijn. Ik heb heel specifiek aandacht gevraagd voor die verbindingen met Berlijn en Parijs. Is de Staatssecretaris bereid ervan uit

te gaan dat marktwerking hier niet zaligmakend is en om straks dan ook die stap te zetten om niet alleen voor de meest winstgevende lijnen te kiezen, maar om hier echt te kijken naar welke lijnen waardevol zijn en om die lijnen naar Berlijn en Parijs ook overdag te laten rijden?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zoals ik ook al eerder aan meneer Minhas aangaf: de reiziger staat voor mij voorop. Dat betekent ook dat we gaan zoeken naar de beste oplossing voor de reiziger. En dat is niet dat er bijvoorbeeld in daluren niet wordt gereden omdat dat minder lucratief is. We moeten dus kijken naar de beste oplossing voor de reiziger; dat is mijn lijn. We hebben ook nog de gelegenheid om met elkaar van gedachten te wisselen over wat dat dan precies gaat zijn.

De **voorzitter**:

U mag het toch nog even verduidelijken, omdat er niet echt antwoord is gegeven op de vraag die u voor ogen had.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Het gaat om de treinen naar Berlijn en Parijs; mevrouw Bouchallikh vroeg daar ook heel specifiek naar. Kan de Staatssecretaris dan aangeven dat ze het daarover heeft?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, daar gaat het ook over. Dat besluit valt dus in het najaar.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Zijn er nog meer liefhebbers voor dit blokje? Niemand meer? Dan gaan we naar spoorgoederenvervoer.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er was een vraag van mevrouw Van Ginneken. Eigenlijk heeft ze verschillende vragen gesteld over het spoorgoederenvervoer met betrekking tot het actieplan van D66 over participatie van omwonenden en veiligheid. Ik wil D66 bedanken voor het actieplan over spoorgoederenvervoer; ik ben blij dat er vanuit D66 aandacht is voor het spoorgoederenvervoer en voor het effect daarvan op de omwonenden van het spoor. De toewijding is groot. Mevrouw Van Ginneken is, zoals ze net zelf zei, zelfs gaan slapen bij iemand die langs het spoor woont. Het is goed en nodig dat er ook vanuit de politiek aandacht is voor mensen die rond spoorlijnen wonen. Spoorgoederenvervoer is wel een veilige en duurzame manier om goederen te transporteren en het draagt ook bij aan de Nederlandse economie. Het coalitieakkoord zet daarom ook in op de modal shift. Dat betekent bijvoorbeeld meer kiezen voor vervoer via trein en water in plaats van via de weg. Internationaal wordt daar ook stevig op ingezet via de Green Deal en Fit for 55. We moeten daarbij dus wel oog houden voor de hinder van omwonenden. Ik vind participatie van en dialoog met omwonenden ook erg belangrijk. Het is ook fijn om een aantal mensen die betrokken zijn bij het onderwerp, vandaag hier op de tribune te zien. Ik zal het actieplan van D66 ook gaan betrekken bij de uitwerking van het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer. Ook de transitie van kolen naar waterstof en het effect daarvan op de veiligheid zal ik daarbij betrekken. Het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer verstuur ik eind dit jaar naar de Kamer en dat is dan ook direct de kabinetsreactie op het plan van D66. Ongetwijfeld zullen we de tussentijd nog wel gebruiken om met elkaar van gedachten te wisselen. Maar dan komt het hele plan en ik denk dat het goed is als het D66-plan daar dan meteen onderdeel van is. Dan had meneer Minhas een vraag over de kostenstijging voor het spoorgoederenvervoer: hoe ik ga borgen dat dat niet duurder wordt door de kostenstijging van ERTMS. De Europese ambitie is om het spoorgoede-

renvervoer goedkoper te maken. Het klopt dat de kosten voor de baten uit gaan. De investeringen in treinen zijn fors. Ook krijgt een ICT-systeem zoals ERTMS periodieke updates, die geld kosten. Via de Subsidieregeling ERTMS subsidiëren we daarom ook een deel van de kosten.

De **voorzitter**:

Is hiermee het blokje afgerond?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Nou, nee.

De **voorzitter**:

Nee. Als u het blokje heel even wilt afmaken, dan zou dat fijn zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Meneer Minhas had nog een vraag, over de prestaties van ProRail op het gebied van spoorgoederen. Die zijn minder geworden en de gebruiksvergoeding gaat omhoog met 12%. ProRail indexeert jaarlijks de gebruiksvergoeding. Dat is een vaste procedure voor ProRail, omdat de prijzen die worden betaald voor materialen en diensten, stijgen. De gebruiksvergoeding is gebaseerd op de kosten die worden gemaakt. Dit keer is het inderdaad erg fors. Het gaat om een stijging van 12%. Het precieze effect op de kosten voor specifieke vervoerders is afhankelijk van de mate van gebruik van de diensten die ProRail aanbiedt. Ik blijf daarnaast inzetten op de modal shift met de lopende subsidieregelingen en het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Met mijn beleidsprogramma als uitwerking van het coalitieakkoord kijk ik naar de mogelijkheden voor een intensivering van een «modal shift»-aanpak.

De heer Minhas vroeg ook nog wanneer we de treinen van 740 meter kunnen inzetten. Langere treinen betekent dat met elke trein meer goederen vervoerd kunnen worden. Daardoor wordt het vervoer over het spoor goedkoper voor de verlader en ook voor de vervoerder. Daardoor verbetert de concurrentiepositie ten opzichte van de weg. Stapsgewijs proberen we de infrastructuur gereed te maken voor de langere treinen. Op dit moment is het al mogelijk om via de Betuweroute incidenteel treinen van 740 meter te laten rijden. Daarnaast zijn er pilots met het rijden van treinen van 740 meter op de Brabantroute. Ik ga het de komende periode stapsgewijs mogelijk maken om steeds meer van die treinen te laten rijden. Zo investeer ik bijvoorbeeld in extra 740-metersporen in Moerdijk.

Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Meneer Minhas en daarna mevrouw Van Ginneken.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoord op het ERTMS-verhaal. Ik kan nog niet helemaal volgen wat de Staatssecretaris zei over de subsidieregeling voor spoorvervoerders als het gaat om ERTMS. De vervoerders van reizigers krijgen de volledige inbouw van ERTMS in hun treinen vergoed, maar de vervoerders van lading krijgen dat niet. Dat is toch een beetje appels met peren vergelijken. Als we met elkaar een stevige ambitie hebben, die de VVD heel erg deelt, om de «modal shift»-transitie op gang te krijgen, dan werkt die 12% verhoging niet per se in ons voordeel, zeker niet als je ziet dat we in Nederland best duur zijn in vergelijking met de ons omringende landen als het gaat om de tarifiering voor spoorgoederenvervoerders.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik bekijk aanvullende mogelijkheden. Er zijn twee dingen. In de eerste plaats hebben we de staatssteunkaders; daar moeten we zeer scherp naar kijken. In de tweede plaats hebben we de opgave waar het kabinet in z'n totaliteit voor staat. Vandaag stonden in de krant ook weer een aantal berichten over de koopkracht. Dat zijn ingewikkelde afwegingen. Dit is ook een heel belangrijk thema, maar ik verwacht wel dat de financiële middelen op dit punt relatief beperkt zijn, ook gelet op de hoeveelheid uitdagingen waarvoor we in z'n totaliteit staan.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan de Staatssecretaris voor de uitnodiging om tussen nu en de publicatie van het toekomstbeeld goederenvervoer nog in contact te zijn over het plan. Ik ben blij dat de Staatssecretaris het voor zich ziet dat dit plan onderdeel zal zijn van het toekomstbeeld. Daar kijk ik erg naar uit. Ik zou wel graag een aparte reactie van de Staatssecretaris willen hebben op het plan, omdat ik bang ben dat het anders een beetje verdwijnt in alle andere goede ideeën die de Staatssecretaris ongetwijfeld nog in dat toekomstbeeld gaat schetsen.

Ik vroeg om een reactie kort na de zomer. Als de Staatssecretaris zegt dat ze daar nog iets meer tijd voor nodig heeft, dan vind ik dat prima. Maar ik zou nu dan toch wel heel graag een uitspraak van de Staatssecretaris willen ontlokken. Kan zij toezeggen dat ze het platform spoorgoederenvervoer, dat ik suggereerde, in gaat stellen? Dat is iets wat ik graag wil weten en de mensen op de publieke tribune ook.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Allereerst begrijp ik uiteraard de vraag om een aparte reactie te krijgen op het rapport. Dat lijkt mij prima. Ik zou dat wel graag in het najaar willen doen, omdat dat het moment is waarop we het hele beeld wat completer hebben.

Dan een antwoord met betrekking tot het platform. We hebben al een werkgroep. Ik heb even gevraagd of daar bijvoorbeeld ook omwonenden of vertegenwoordigers daarvan in zitten. Dat is niet het geval. Daar moeten we dus naar kijken. Ik ben daar graag toe bereid. Ik vind het wel heel belangrijk, zeker als je gaat werken met vertegenwoordigers van belangengroepen, dat het echt mensen zijn die namens een grotere groep spreken. Het kan niet zo zijn dat je met drie mensen om tafel zit die hoofdzakelijk voor eigen parochie preken, zoals ze dat bij ons in het zuiden zouden zeggen. Ze moeten dan ook echt een mandaat hebben en de ruimte hebben om breder te spreken voor mensen die geconfronteerd worden met spoortrillingen. Dat zou ik een belangrijk aandachtspunt vinden. Ik ben er nooit zo'n voorstander van om allerlei clubjes naast elkaar op te gaan richten, want dan weet de een niet meer wat de ander zit te doen. Dan raak ik ook het overzicht kwijt. Ik denk wel dat het belangrijk is dat ik even kijk of we een en ander zouden kunnen integreren of dat omwonenden bijvoorbeeld eens in de zoveel tijd kunnen aansluiten. We gaan een modus vinden, maar ik zeg dus toe dat we kijken naar een groep waarbij ook omwonenden goed vertegenwoordigd zijn.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan de Staatssecretaris om toe te zeggen een van de bestaande werkgroepen of een andere vorm ... Dank dat ze toezegt om in ieder geval zo'n platform te gaan creëren waar ook omwonenden een permanente stem in hebben. Mijn voorstel om zo'n platform op te richten was juist bedoeld om te voorkomen dat allerlei clubjes langs en naast elkaar werken. Ik weet dat er al tijdelijke clubjes geweest zijn. Dat moet structureler. Ik ben dus blij met de toezegging om dat platform in te richten. Wat betreft de oproep aan vertegenwoordigers van omwonenden om zich zo te organiseren dat zij namens iedereen kunnen spreken – misschien spreek ik voor mijn beurt – denk ik dat zij dat heel graag op een serieuze

manier gaan invullen. Om de uitnodiging die de Staatssecretaris deed alvast wat in te vullen: ik denk graag nog mee over hoe dat platform er dan concreet uit zou kunnen zien.

Staatssecretaris Heijnen:

Volgens mij verstaan we elkaar prima. Ik zal op zoek gaan naar een goede vorm. Dat zal ik terugkoppelen aan de Kamer. Dan hoor ik graag of er nog verdere suggesties zijn om het op een iets andere manier te doen. Ik sta daar graag voor open. Dank aan mevrouw Van Ginneken voor de suggestie om de werkgroep wat te verbreden.

De voorzitter:

Er zijn geen vragen meer over spoorgoederenvervoer. Dan kunnen we naar het laatste blokje, overig, gaan, als ik goed geïnformeerd ben.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja. Meneer De Hoop had een vraag over een heel ernstig onderwerp, namelijk de aanrandiden die de afgelopen tijd in de trein hebben plaatsgevonden. In korte tijd zijn twee vrouwen aangerand. Afgelopen weekend zijn twee minderjarige meisjes lastiggevallen door een schennispleger. Ik vind het afschuwelijk dat dit is gebeurd. Iedereen moet natuurlijk veilig met de trein kunnen reizen. Inmiddels zijn meerdere verdachten opgepakt. De zaken worden door de politie onderzocht, met alle medewerking van de NS. Ik hoop dat ze de goede te pakken hebben. Ik wacht die onderzoeken met veel interesse af. Samen met alle partners blijven we ernaar streven om incidenten zo veel mogelijk te voorkomen. Ik denk dat het altijd belangrijk is om te kijken hoe je zo veilig mogelijk in een trein kunt verblijven. Ik heb intern al aangegeven: kijk daar nog eens goed naar; kunnen we daar nog wat aan doen? Het antwoord mag nooit zijn dat mensen dan maar bij elkaar in de buurt moeten gaan zitten ofzo, want dan verplaats je het probleem. Het probleem zijn de figuren die denken dat dit oké is. Het is onacceptabel en verschrikkelijk. Ik mag hopen dat het niet meer voorkomt.

Natuurlijk maken heel veel mensen gebruik van de trein. Dat betekent ook dat er soms voorvallen zullen zijn. Ik heb bijvoorbeeld ook gevraagd hoe het zit met de controles in de trein. Hoe vaak lopen conducteurs door de trein? In de coronatijd was het soms best wel een beetje ingewikkeld voor conducteurs om de trein echt helemaal door te lopen, maar hoe zit dat nu? Dat zijn vragen die ik gesteld heb om er wat meer gevoel voor te krijgen of wij er nog iets aan kunnen doen. Maar uiteindelijk gaat de NS wel zelf over de bedrijfsvoering. Ik vind het wel terecht en heel jammer dat het aangekaart moet worden, maar het is wel goed dat het hier even is benoemd en dat we onze gedeelde afschuw daarover uitspreken.

Mevrouw Van der Graaf vroeg nog of ProRail op schema ligt met betrekking tot de aanpak van de NABO's. Dat is ook een belangrijk onderwerp. Dat heeft ook mijn speciale aandacht. De aanpak van NABO's is goed op stoom. Van de 180 onbeveiligde overwegen in het NABO-programma zijn er inmiddels 100 aangepakt. Het spoor is daarmee echt al een stuk veiliger geworden, zowel voor treinverkeer als voor andere weggebruikers. We zijn er dus nog niet. Mijn opdracht aan ProRail is om voor 2023 ook de resterende 80 NABO's uit het programma aan te pakken. Voor de paar overwegen waar bijvoorbeeld de realisatie van een tunnel doorloopt in 2024 stelt ProRail alles in het werk om die ook voor eind 2023 alsnog functioneel te sluiten. Ik heb er alle vertrouwen in dat ProRail hier op korte termijn goede afspraken over weet te maken. Ze weten dat ik extra aandacht heb voor dit thema. Ik moest even kijken naar de tribune, want daar zit iemand van ProRail. Die kijkt met enige herkenning.

Meneer Goudzwaard vroeg of ik het ermee eens ben dat de fundering op orde moet zijn. Vanzelfsprekend moet de fundering op orde zijn. ProRail

doet nu landelijk onderzoek naar de kwaliteit van de ondergrond. We hebben op dat punt nogal wat uitdagingen liggen. We hebben te maken met klimaatverandering. Je ziet ook dat grond inklinkt. Dat doet niet alleen iets met het spoor, maar ook met de weg. Eind dit jaar zal ik u daarover nader informeren. Eventuele benodigde maatregelen lopen mee in het begrotingsproces. Dat is een complexe puzzel. Maar we hebben in deze kabinetsperiode gezegd: we reserveren extra geld om achterstallig onderhoud aan te pakken. In het verleden gebeurde het redelijk vaak dat geld dat gereserveerd was voor onderhoud, werd gebruikt om nieuwe ambities mee te dekken. Dan leg je in feite een hypotheek op de toekomst. Daarvan hebben we gezegd: dat willen we niet meer hebben. Dat geld gaat nu dus echt naar onderhoud. Maar het is nog even de vraag of het genoeg is. Daar komen we later dit jaar nog bij de Kamer op terug. Meneer Minhas vroeg hoe ik de interoperabiliteit en de betrouwbaarheid van het ERTMS-systeem ga waarborgen.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik heb dat woordje bewust vermeden. Nu heeft de Staatssecretaris dat woordje toch zelf genoemd. Dat is toch jammer.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dan zal ik meneer Minhas niet verdenken van het onnodig gebruiken van ingewikkelde woorden. Dan trek ik die broek zelf maar aan.

Het doel van het ERTMS-programma is om de interoperabiliteit te verhogen en de betrouwbaarheid op z'n minst gelijk te houden. Nederland heeft een zeer goed en betrouwbaar vervoerssysteem. Dat willen we graag zo houden. De zorgen van de goederensector zijn mij welbekend. Daarom gaan wij stap voor stap voort. Alle partijen uit de sector zijn erbij betrokken. Waar nodig bekijk ik of er iets extra's nodig is, zoals het sluiten van de interoperabiliteitsverdragen met onze buurlanden. Ik denk dat dat woord nog niet eens op een scrabblebord past.

Meneer Minhas en mevrouw Bouchallikh vroegen welke rol ik voor mijzelf zie weggelegd in het oplossen van de personeelstekorten. Ik vind het ontzettend rot als de reiziger hinder ondervindt en dat de reiziger hinder ondervindt van personeelstekorten in het openbaar vervoer. Het aanpakken van de personeelstekorten is echt primair een verantwoordelijkheid van de werkgever. Dat is daarmee rechtstreeks een verantwoordelijkheid van de spoorsector zelf. Als concessieverlener blijven we de NS natuurlijk wel aanspreken en afrekenen op de naleving van de verplichtingen uit de concessie. Ook daarover blijf ik in gesprek met mijn collega van Financiën. Die is namelijk aandeelhouder van de NS.

In mijn brief van 13 mei heb ik de Kamer geïnformeerd over de maatregelen die de NS neemt om de impact van de personeelsproblematiek te beheersen. Ook als aandeelhouder van ProRail ben ik continu met ProRail in gesprek over het strategisch personeelsbeleid. In een brief die ik daarover op 21 april heb gestuurd aan de Kamervoorzitter heb ik de laatste stand van zaken gemeld, met name over de aanpak van de personeelstekorten bij de verkeersleiding en over hoe ProRail omgaat met het breder in de sector ervaren tekort van vooral technisch personeel. Dat staat dus in die brief van 21 april. Het maakt het wel lastig, want je wilt natuurlijk meer doen.

Mevrouw Bouchallikh vroeg of ik contact heb met de collega van SZW. Ik zal kijken wat vanuit de algemene programma's ter stimulering van de werkgelegenheid gedaan kan worden. We moeten ons wel realiseren dat er zo ongeveer in elke sector op dit moment een enorme krapte is. Dat maakt het dus ook lastig om geschikt personeel te vinden. Maar ik zal kijken, ook met SZW, wat daar nog aan mogelijkheden is.

Voorzitter. Mevrouw Bouchallikh had het ook nog over het pestgedrag bij ProRail en zei dat dit absoluut onwenselijk is. Ik ben daar ook van geschrokken. Pestgedrag en discriminatie op de werkvloer zijn absoluut

niet te tolereren. Het is primair aan ProRail, ook weer als werkgever, om daarop te acteren en om daar actie op te ondernemen. Ik heb ProRail opgeroepen om zorgvuldig en met gepaste spoed opvolging te geven aan de uitkomsten van dit werkbelevingsonderzoek. In mijn brief van 6 april over de werkbeleving en de verkeersleiders heb ik uw Kamer toegezegd om u te informeren zodra ik daar meer informatie van ProRail over ontvang. Ik heb ProRail gevraagd om daar voor de zomer bij mij op terug te komen. Ik bedenk me nu net dat John Voppen mij twee appjes heeft gestuurd waarin hij zei dat hij met twee onderwerpen bezig was. Ik zal zo in de schorsing nog heel even kijken of een van die twee onderwerpen specifiek dit was, maar hij heeft me beloofd om daar voor de zomer nog op terug te komen.

De heer Minhas heeft gevraagd hoe het staat met de evaluatie van de IT-storing, die hele grote storing waardoor op 3 april het hele systeem van de NS platlag. Die storing wordt op dit moment grondig en onafhankelijk geëvalueerd. Over de onderzoeksvragen en aandachtspunten heb ik op 8 april de Kamer geïnformeerd. Het evaluatierapport zal op 1 juli worden opgeleverd. Daarna zal ik met NS over de uitkomsten en de opvolging van die aanbevelingen in gesprek treden. Snel na het zomerreces zal ik de Kamer het evaluatierapport toesturen en haar informeren over de afspraken die ik met de NS daarover heb gemaakt en de opvolging daarvan.

Dat waren de vragen van dit blokje. Hier heb ik er nog twee in de categorie overig. Zal ik die meteen meenemen, voorzitter?

De voorzitter:

Graag.

Staatssecretaris Heijnen:

Even kijken. O nee, dit blijkt de vraag van mevrouw Van der Graaf te zijn over de NABO's. Sorry, ik heb deze vragen al gehad. We zijn rond.

De voorzitter:

Dank aan de Staatssecretaris. Mevrouw Bouchallikh had nog een vraag.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik had inderdaad nog een aanvullende vraag over het werkbelevingsonderzoek naar discriminatie en pestgedrag. Ik las dat de Staatssecretaris reeds heeft aangegeven dat zij wil dat het met spoed en zorgvuldigheid behandeld wordt. Ik ben blij dat nog een keer te horen. Ik ben ook blij dat de vakbond ook wordt betrokken in het gesprek dat ProRail voert, maar ik zou daarnaast het verzoek willen meegeven, misschien via de Staatssecretaris, of ook andere relevante partijen meegenomen kunnen worden in dit gesprek en in deze vervolgstappen, juist omdat het een heel groot en complex probleem is dat misschien veel dieper zit dan waar we nu zicht op hebben. Daarom wil ik vragen of het mogelijk is om verder te kijken dan de vakbonden en om ze te informeren over het proces van het betrekken van mensen uit het veld bij de aanpak van dit specifieke probleem. Kan de Staatssecretaris daarop toezien?

Staatssecretaris Heijnen:

Mag ik mevrouw Bouchallikh dan toch even vragen aan wat voor andere partners zij denkt?

De voorzitter:

Uiteraard.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik denk bijvoorbeeld aan de specifieke organisaties die heel erg gericht zijn op racisme en discriminatie op de werkvloer en het College voor de

Rechten van de Mens. Er zijn heel veel andere organisaties die heel specifiek hier kennis en expertise over hebben. Dat mis ik een beetje hier in dit lijstje. Het is goed dat de vakbond wordt betrokken, maar wordt ook gekeken naar expertise specifiek op het gebied van machtsverhoudingen binnen bedrijven als het gaat om het aanpakken van bijvoorbeeld dit soort problemen? Het is een heel gevoelig thema. Er wordt nu één specifieke groep betrokken. Ik hoop ook dat er zicht is op de rest.

Staatssecretaris Heijnen:

Even vooropstellend dat de werkgever zelf gaat over hoe men dit proces inricht, beloof ik mevrouw Bouchallikh dat ik het verzoek zal overbrengen aan de heer Voppen om ook te kijken of het iets breder getrokken kan worden qua organisaties.

De voorzitter:

Mevrouw Bouchallikh knikt tevreden; voor degenen die dat niet gezien hebben. Er zijn geen interrupties meer over het laatste blokje. Dan kunnen we meteen naar de tweede termijn gaan. Ik stel een spreektijd voor van maximaal anderhalve minuut. Een minuut mag natuurlijk ook; voelt u zich niet verplicht om die anderhalve minuut te benutten. Laten we afspreken dat als er iets is, we onderling één interruptie doen ter verduidelijking. Dat kan altijd. We beginnen weer met meneer Minhas namens de VVD.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Hartelijk dank aan de Staatssecretaris voor een aantal belangrijke toezeggingen op het gebied van internationaal spoorvervoer. We komen ook later dit jaar nog te spreken over de hoofdrailnetconcessie. Ik ben blij dat de Kamer daar ook een belangrijke rol in krijgt. Laat ik daarmee beginnen.

Voorzitter. Ik heb de Staatssecretaris zojuist horen antwoorden dat het ingewikkeld is om een en ander te stimuleren als het gaat om spoorgoederenvervoer. Dit heeft te maken met onder meer staatssteunregels. Maar we zitten in één Europese Unie. Ik zie dat in Italië ERTMS wel wordt vergoed, ik zie dat dit in Tsjechië ook gebeurt en ik zie dat de tarieven in Nederland echt substantieel hoger zijn dan in andere landen. Ik ben het ermee eens dat we hier een eenmalige subsidie hebben neergelegd, maar wil de Staatssecretaris toch vragen of zij bereid is om goed na te denken over de verdeling van de subsidie en om ook eens te kijken naar volgende jaren, zeker als je ziet welke kostenstijgingen eraan zitten te komen. Ik ben bang dat we het gelijke speelveld dat we willen creëren voor modal shift – transport over de weg, maar ook transport met de trein, over het spoor – gaan verliezen voor de spoorsector als we daar geen concrete plannen voor hebben. Ik vraag de Staatssecretaris daarom om duidelijkheid. Voor deze periode roep ik de Staatssecretaris op om rekening te houden met die kostenstijgingen en de infraheffing.

Tot slot, voorzitter. Voor de reguliere personenvervoerders is de ERTMS-vergoeding tussen 2020 en 2031 verhoogd van 65 miljoen naar 125 miljoen. Ik hoor u zeggen: er is een beperkt budget. Ik zou toch willen zeggen: als dit soort middelen hiervoor beschikbaar zijn, vind ik dat u ook echt moet kijken naar de spoorgoederensector.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Ik ga nergens naar kijken, meneer Minhas. U bedoelt de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Dan mevrouw Van der Graaf, ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. We hebben een stevig debat gehad over het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ik proef bij

de Staatssecretaris dat zij ziet wat het belang hiervan is voor mensen. Want daar gaat het over. Ik vraag haar of zij, naast de toezegging die zij heeft gedaan om hier voor de zomer op terug te komen bij de Kamer, het uitgangspunt kan bevestigen dat het leidend is dat mensen met een handicap zelfstandig en toegankelijk kunnen reizen. Ik vind dat heel erg belangrijk. Het moet niet gaan om zo veel mogelijk mensen onbelemmerd toegang verlenen tot het openbaar vervoer. Nee, het gaat er echt om dat zij zelfstandig op pad kunnen gaan. Dat moet leidend zijn bij de afspraken waarmee de Staatssecretaris bezig is. Ik kan dus nog niets zeggen over de inhoud van de afspraken. Als de Staatssecretaris zegt dat er aanpassingen komen, kan ik nog niet zeggen of die goed zijn. Ik heb wel mijn zorgen hier neergelegd dat ik het gevoel heb dat het niet scherp genoeg aan de wind is en dat dit ook aan lenW zelf ligt, dat het voorzitterschap van deze groep op zich neemt. Ik vraag de bijzondere aandacht van de Staatssecretaris hiervoor, om hier toch echt snel stappen in te zetten. Voorts ben ik blij met de uitspraak dat die 180 NABO's eind 2023 allemaal opgelost en aangepakt zijn voor een veiliger spoor. Dan heb ik nog één oproep aan de Staatssecretaris over het ov in 2023. Ik denk dat we niet moeten blijven hangen in de retoriek van de coronasteun voor het ov. Het gaat hier om de vraag hoe we het openbaar vervoer toekomstbestendig houden. Ik vind het belangrijk dat de Staatssecretaris dat uitdraagt. Dat geeft haar ook de titel om op het moment dat de KiM-cijfers er zijn, opnieuw het gesprek aan te gaan om te kijken waar we kunnen ondersteunen vanuit het Rijk.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie. Dan mevrouw Bouchallikh, GroenLinks.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de Staatssecretaris en haar team voor de beantwoording van de vragen. Mijn allereerste interruptie was er een van frustratie, van heel erg zoeken naar mogelijkheden die wij ook als Kamer richting het kabinet hebben om juist onze ambities te bewerkstelligen. Die frustratie is eigenlijk niet alleen gericht aan de Staatssecretaris, maar aan het hele kabinet. Er worden ook grote ambities uitgesproken door het kabinet. Op het moment dat ik hoor dat de Staatssecretaris daar dan niet altijd de ruimte voor krijgt, vind ik dat toch zorgelijk. Dat wilde ik nog wel even benadrukken. Ik hoop dat zij ook dit ziet als aansporing om verder te gaan.

Ik ben blij met de toezeggingen op het punt waar we het zojuist even over hebben gehad, namelijk de arbeidsvoorwaarden en een veilige werkomgeving. Ik snap dat dit een veel groter probleem is dan de Staatssecretaris alleen kan oplossen, maar het is wel belangrijk om daar de nadruk op te blijven leggen.

Wat de beschikbaarheidsvergoedingen betreft sluit ik me heel graag aan bij de collega van de ChristenUnie.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh van GroenLinks. Dan meneer De Hoop, PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat we een duidelijk interruptiedebat gevoerd hebben over een mogelijk vangnet na 2023. Wat mij betreft zou het niet een mogelijk vangnet moeten zijn, maar moet het er gewoon komen, ook om wat mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie zei. We hebben het niet alleen over de coronasteun, maar over een basisrecht voor mensen. Voor heel veel mensen is het de toegang tot de samen-

leving. Zij hebben daar het openbaar vervoer echt voor nodig. Ik vind het een minimumeis vanuit de overheid om dat te faciliteren. Die zoektocht gaan we de komende tijd doen.

Ook de toegankelijkheid is nadrukkelijk naar voren gebracht. Ik reken er echt op dat het akkoord voor de zomer gesloten wordt. Zo niet, dan verwacht ik echt een goede argumentatie van de Staatssecretaris op dit punt.

In het begin van het debat speelde de Staatssecretaris de bal terug naar de Kamer over ambities die wij hebben. Ik vind het belangrijk om te zeggen dat als we het coalitieakkoord lezen, met de titel «Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst», we dezelfde ambities zien als die wij als Kamer naar voren brengen. Die proberen we in te vullen. Er staat: uitbreiding en verbetering van de infra in het ov. Dan heb je het inderdaad over een vangnet. Er staat: internationale treinverbindingen. Maar er zijn niet genoeg concrete doelen. Het komt niet alleen vanuit de Kamer. Het is uw eigen coalitieakkoord. Dat zeg ik ook tegen de regeringspartijen die hier zitten, die ook die doelen uitspreken. Het is het eigen coalitieakkoord dat klimaatambities heeft, ambities voor Europese treinen. De Minister van Financiën moet daar dan ook ruimte voor bieden. De bal ligt niet alleen bij de Staatssecretaris. Coalitiepartijen, kom op. Als we dit allemaal opschrijven, moeten we het ook willen uitvoeren en daarvoor de ruimte bieden. Daar doen we ons best voor qua voorstellen. We kunnen van alles en nog wat opschrijven, maar we moeten er ook voor gaan met z'n allen. Dat mis ik dan wel van het kabinet, maar ook van de coalitiepartijen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop van de PvdA. Dan meneer Goudzwaard, JA21.

De heer Goudzwaard (JA21):

Voorzitter. Mijn dank voor de beantwoording door de Staatssecretaris. De ambities zijn er, maar naarmate de vragen concreter worden, worden de antwoorden vager. In mijn bijdrage heb ik gevraagd naar de snelle verbinding tussen het westen van ons land en Aken. In de beantwoording hoor ik de Staatssecretaris niets, maar dan ook niets echt serieus oppakken over deze verbinding. Dat terwijl ik juist daarnaar had gevraagd. Het antwoord dat ik wel krijg, is een herhaling van wat ik al had uitgesproken, namelijk dat een oplossing op korte termijn omgeven is met problemen. Ik hoop echt oprecht, merk ik op richting de Staatssecretaris, dat de bereidheid er is om zelf regie te nemen op dit traject en om dat weer op de rails te krijgen.

Dank.

De voorzitter:

Dank, meneer Goudzwaard van JA21. Tot slot mevrouw Van Ginneken namens Democraten 66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. Ik weet dat de rapporteur PHS geen tweede termijn heeft, maar als u mij toch toestaat, wil ik vanaf deze plek de commissiestaf van harte danken. Dat ben ik daarstraks vergeten. Een goede invulling van het rapporteurschap kan immers niet zonder een goede ondersteuning vanuit de commissie. Die heb ik erg ervaren. Daarvoor ben ik heel veel dank verschuldigd.

Dan mijn tweede termijn. Ik ben blij dat de Staatssecretaris mijn actieplan Leefbaar Spoor – ik leen even een exemplaar van mijn buurman – zo positief heeft ontvangen. Ik kijk heel erg uit naar de inhoudelijke reactie later dit jaar. Ik ben in ieder geval heel blij met de toezegging die de Staatssecretaris nu al gedaan heeft, namelijk om een platform te gaan

inrichten, dat al dan niet een voortvloeisel is uit een werkgroep die nu al bestaat, waarin omwonenden structureel meepraten.
Voorzitter. Dan wil ik nog heel even stilstaan bij het risico op verschraving van het openbaar vervoer. Ik heb in mijn interruptie in de eerste termijn de Staatssecretaris heel nadrukkelijk aangejaagd om toch vooral goed te kijken naar middelen die het departement nu al heeft voor openbaarvervoerambities en om te kijken of daar niet een oplossing te vinden is voor het voorkomen van verschraving van het ov. Ik heb de Staatssecretaris ook horen zeggen dat zij daar volgende week verder over in gesprek gaat met de partijen. Bij dezen een heel dringend beroep: doe dit weekend die zoektocht binnen het departement naar mogelijkheden om dat vangnet binnen de eigen ruimte te creëren, zodat de Staatssecretaris volgende week niet met lege handen bij dat gesprek aan tafel komt. We hebben haast en de regio wil heel graag zekerheid, dus ik doe hier een laatste oproep om alles op alles te zetten om die te bieden.
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken namens D66. Ik dank u nogmaals als rapporteur en ik dank ook alle collega's die u noemde. Daar sluiten wij ons uiteraard allemaal bij aan. Mevrouw de Staatssecretaris gaat proberen meteen te antwoorden, zonder schorsing. Dank u wel daarvoor.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Meneer Minhas deed nogmaals de oproep met betrekking tot het spoorgoederenvervoer en ERTMS en vroeg: waarom kan het in bepaalde landen wel? Bijvoorbeeld met de NS zijn bepaalde afspraken gemaakt om kosten te vergoeden. Destijds is besloten om de meerkosten geheel te vergoeden. Dat is niet mogelijk voor commerciële partijen. Die kan ik alleen subsidiëren. Daarbij ben ik gebonden aan bepaalde staatssteunregels. De huidige regeling is 90% subsidie voor het prototype en 50% voor de serie treinen erna. We maken zo veel mogelijk gebruik van Europese subsidies. Ik ga kijken wat er nog mogelijk is, maar zoals ik al zei, is dat wel onderdeel van de moeilijke financiële afwegingen die we in z'n totaliteit te maken hebben.

Mevrouw Van der Graaf had nog een aantal punten over de toeganke-lijkheid. Dat punt is heel helder. U deelde met meneer De Hoop de vraag om te kijken wat er allemaal nog mogelijk is voor de zomer. Ik heb dat toegezegd. Mocht dat echt niet lukken, dan mag u ervan uitgaan dat ik met een goede onderbouwing kom. Ik hoorde mevrouw Van der Graaf heel nadrukkelijk zeggen dat de vertraging mogelijk ook intern aan lenW-kant zou liggen. Eerlijk gezegd zou ik het wel heel fijn vinden als ik daar nog iets meer duidelijk bij zou kunnen krijgen, want het is gewoon ook belangrijk om duidelijk en scherp te krijgen waar dingen zitten waar we van kunnen leren en wat er beter zou kunnen. Misschien zou zij daar dadelijk nog iets over kunnen zeggen.

De voorzitter:

Dat mag zij nu meteen doen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Jazeker, dat kan ik doen.

De voorzitter:

O, u gaat ons niet nu met iets verblijden?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

O ja, zeker, voorzitter. De Staatssecretaris heeft zelf gezegd: het heeft lang stilgelegen in de demissionaire periode. Ik heb alleen de indruk dat het wel iets langer heeft stilgelegen. De Staatssecretaris verwijst naar een

bijeenkomst die in mei is geweest, maar ik heb de indruk – dat heb ik in de eerste termijn ook gezegd – dat er nu, ook na de volgende bijeenkomst, best wel wordt teruggeploegd. Dat zijn ook de onderwerpen die ik hier aan de orde heb gesteld. IenW zit daar aan tafel vanuit de overheid. Die stelt de regels. We hebben een Grondwet, die mensen rechten toekent. We hebben een internationaal verdrag dat we moeten naleven. Dit gaat over mensenrechten. Ik hecht eraan dat dit naar voren wordt gebracht vanuit het DNA van IenW, dat aan tafel zit. Als de Staatssecretaris mij dat vraagt, wil ik daar ook zo open over spreken. Ik had dat anders ook graag achter de schermen met haar gedeeld, maar ik vind het ook mooi om dat hier te kunnen doen. Dank daarvoor, voorzitter. Ik vraag de Staatssecretaris nog wel om inhoudelijk op mijn vragen in te gaan over het inhoudelijke punt dat ik had aangestipt over het uitgangspunt dat mensen in staat moeten worden gesteld om zelfstandig te reizen. Het gaat niet over onbelemmerde toegang of onbelemmerd deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Want dan zitten we echt op een verkeerd spoor.

De voorzitter:

Ook dank voor uw openhartigheid en transparantie. Daar houden wij natuurlijk enorm van. Bovendien gaf de Staatssecretaris ook de mogelijkheid daartoe. Wij kunnen haar daar ook voor prijzen. Dus hartelijk dank aan beide dames.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank aan mevrouw Van der Graaf voor de toelichting. Ik zal dat ook ter harte nemen en kijken wat we daar intern van kunnen leren. Het streven is natuurlijk dat zelfstandig reizen leidend moet zijn voor iedere reiziger. Soms is daarvoor toch assistentie nodig. Ook daar wil ik afspraken over maken. Dat willen we op hele korte termijn doen. Vanochtend sprak ik met een aantal mensen. Daar waren een aantal mensen die een lichamelijke beperking hadden en een aantal anderen hadden wat meer een verstandelijke beperking. Het was dus een gevarieerde groep. Je ziet ook dat er behoefte is aan andere dingen. Dat maakt natuurlijk dat het soms belangrijk is dat je het helemaal zelfstandig wilt en kunt doen. En in sommige gevallen is het toch wel prettiger als er toch een handje geholpen kan worden. Een grote frustratie bij hen is overigens het gedrag, zowel van reizigers als soms ook van mensen die moeten helpen. Dat vond ik nog wel een belangrijk punt van aandacht om nog aanvullend mee te nemen.

De voorzitter:

Meneer Minhas wil hier ook nog even op reageren.

De heer Minhas (VVD):

Dat gaat over het eerste punt. Ik heb in mijn bijdrage bewust geen tweeminutendebat aangevraagd. Ik ben blij dat mijn collega's dat goede voorbeeld hebben gevolgd. Maar als ik het antwoord van de Staatssecretaris kan lezen als een toezegging dat u nog even terugkomt op de mogelijkheden die er zijn om ERTMS voor goederenvervoerders te implementeren, dan is een tweeminutendebat dus ook niet nodig.

De voorzitter:

Ik ga niets implementeren, meneer Minhas. U bedoelt wederom de Staatssecretaris: Hare Excellentie de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter, u zou het wel erg druk krijgen als u dat er ook nog allemaal bij kreeg, maar ik heb begrepen dat het aan mij gericht is. Ik beloof aan de heer Minhas dat ik er nog een keer naar ga kijken en dat ik daarover een

korte schriftelijke terugkoppeling geef. Ik wil ook voorkomen dat we elkaar met allerlei epistels blijven lastigvallen. Ik zal de heer Minhas nog een korte reactie doen toekomen. Dat doe ik via de volgende voortgangsrapportage. Is dat akkoord wat meneer Minhas betreft, voorzitter?

De voorzitter:

Meneer Minhas knikt voor akkoord.

Staatssecretaris Heijnen:

Uitstekend.

Mevrouw Bouchallikh had ook nog een aantal punten. Een deel daarvan is al behandeld, denk ik. Zij heeft de oproep voor een veilige werkomgeving nogmaals benadrukt.

Meneer De Hoop duwde nog een keer op het belang van de zomer.

Natuurlijk heeft meneer De Hoop gelijk – mevrouw Bouchallikh begon daar ook over – als hij zegt: «Wacht eens eventjes. Wat u zei aan het begin over de ambities is niet helemaal fair, want dat staat ook in het coalitieakkoord. Kijk maar: internationale verbindingen, klimaatambities!» Maar hoe je het vervolgens uitwerkt en hoeveel geld daaraan wordt besteed, is een tweede. We weten ook allemaal dat we in een tijd zitten dat bijvoorbeeld bepaalde kosten een stuk hoger uitvallen dan toen bepaalde ambities werden geformuleerd in zo'n akkoord of misschien toen ze in een motie werden vastgelegd. Dat is de reden waarom ik het gewoon wil benoemen. Ik denk dat dit ook de manier is waarop we hier met elkaar moeten willen spreken. Het heeft gewoon geen zin om elkaar de hele tijd een beetje voor de gek te houden door te zeggen: we gaan alles doen. We zullen toch ook gewoon scherp moeten kijken. Ik vind het belangrijk dat de Kamer daarin een bepaalde prioritering meegeeft. Ik hoorde meneer De Hoop overigens ook nog zeggen: kijk even of er collega's zijn die ook wat zouden kunnen doen met betrekking tot de financiën, mocht dat nodig zijn om tot een vergoeding of een vangnet te komen. Ik zal kijken wat er op dat punt mogelijk is. Waarschijnlijk is de achterliggende gedachte dat als het uit het budget voor spoor of ov moet komen, dit ook geld is dat we niet kunnen besteden aan bepaalde ambities die we op dat vlak hebben. Dus daar gaan we weer. Ik zal het gesprek natuurlijk aangaan met mijn collega van Financiën, mocht dat op dat moment aan de orde zijn.

Meneer Goudzwaard zei: hoe dieper je doorvraagt, hoe minder concreet het wordt. Volgens mij weten we welke uitdagingen er liggen op de lijn van het westen naar Aken. Ik heb nog een keer benoemd waar de uitdagingen daar zitten. We kijken naar oplossingen, maar ik kan niet toveren. Bepaalde uitdagingen zitten er ook gewoon in dat het spoor op bepaalde plekken te druk bereden is. Ik kan het niet zomaar eventjes verbreden van vandaag op morgen. De heer Goudzwaard vraagt of ik daar zelf de regie op wil nemen. Dat vind ik misschien wat stevig geformuleerd, maar ik zal wel nog een keer met extra aandacht naar die lijn kijken, want ik denk wel dat de lijn economisch gezien heel interessant is. Kijk bijvoorbeeld naar het belang van de kenniseconomie en de enorme technische universiteit in Aken, die ook weer enorme kansen biedt, ook aan bijvoorbeeld Eindhoven of de Randstad. Het is zeker zeer de moeite om dat goed te onderzoeken.

Bij mevrouw Van Ginneken heb ik «denkrichting» opgeschreven. Nu weet ik niet precies wat ik daarmee bedoelde. Mevrouw Van Ginneken weet het ook niet, zie ik.

De voorzitter:

Dan zitten we met een probleem!

Staatssecretaris Heijnen:

Ik denk dat we an sich wel een redelijk rond debat met elkaar hebben gehad. Mocht het zich nog invullen, dan app ik mevrouw Van Ginneken het antwoord nog even door.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris voor de beantwoording. Er is geen tweeminutendeбат aangevraagd. Dat is heel uitzonderlijk. Dat kunt u in uw zak steken, want meestal is dat een compliment aan de bewindspersoon. Er zijn wel wat toezeggingen gedaan. Luister even goed mee of we ze goed hebben genoteerd. Het zijn er heel veel. De Kamer en de Staatssecretaris zadelen mij op met al deze administratieve lasten. We gaan beginnen.

- In de brief over de stand van zaken met betrekking tot het Zuidasdok die voor het commissiedebat over het MIRT – dat staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – naar de Kamer wordt gestuurd, zullen ook de vragen van de rapporteur PHS over het Zuidasdok worden beantwoord.

Heel veel afkortingen heb ik al uitgelegd, dus ik blijf dat niet doen.

- Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het bestuursakkoord toegankelijk vervoer. Dit is een toezegging aan mevrouw Van der Graaf en de heer De Hoop.

Als ik niks hoor piepen, ga ik door.

- Zodra de dienstregelingen voor 2023 zijn vastgesteld, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.
- Zodra er duidelijkheid is over een oplossing voor de problemen met de Eurostar, wordt de Kamer daarover geïnformeerd. Dat is een toezegging aan mevrouw Bouchallikh.
- In de MIRT-brief wordt de Kamer geïnformeerd over de intercityverbinding naar Aken. Dat is een toezegging aan de heer Goudzwaard en meneer Minhas.
- Zodra de onderhandelingen over de verbinding Hasselt-Maastricht verder zijn gevorderd, wordt de Kamer hierover geïnformeerd. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop.
- Voor het commissiedebat Internationaal spoor wordt de Kamer geïnformeerd over de haalbaarheidskansen van korte grensoverschrijdende verbindingen, waaronder de spoorlijn Hamont-Weert. Dat is een toezegging aan meneer Minhas.

Bedankt, griffier, dat u zo'n leesbaar handschrift heeft, want dat is bij sommigen nog weleens een probleem!

- Bij het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer, eind 2022, zal de Staatssecretaris ook een reactie geven op het actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer. Dat is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- Eind dit jaar wordt de Kamer nader geïnformeerd over het onderzoek van ProRail naar de kwaliteit van de ondergrond. Dat is een toezegging aan de heer Goudzwaard.

Is dit goed geformuleerd? Mij blijkt dat dit het geval is.

- Snel na het zomerreces wordt het evaluatierapport over de NS-storing naar de Kamer gestuurd. Dat is een toezegging aan meneer Minhas.

Dan de laatste toezegging, vooralsnog.

- De Staatssecretaris komt bij de voortgangsrapportage ERTMS terug op de mogelijkheden van ERTMS voor spoorgoederenvervoer.

Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik heb één toezegging gemist, namelijk de toezegging om met een concreet voorstel te komen voor een platform voor spoorgoederenvervoeroverleg.

De voorzitter:

Die is nu genoteerd, dus die hebt u nog even binnengetikt. Dit was inderdaad aldus toegezegd. Zijn we niks vergeten, mevrouw de griffier? Nee? Dan dank ik alle mensen op de publieke tribune en alle mensen die thuis hebben geluisterd en gekeken. Ook dank ik collega's van de Dienst Verslag en Redactie, onze trouwe Kamerbode, Hare Excellentie de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en het hele team, alle Kamerleden, de leden der Staten-Generaal, en onze trouwe griffier. Ik wens iedereen een hele gezegende avond en een behouden thuiskomst. Ik sluit dit commissiedebat.

Sluiting 16.31 uur.