

Vergaderjaar 2017–2018

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 760

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 maart 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 14 februari 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 november 2017 met de beantwoording van vragen van de commissie over de 40ste voortgangsrapportage (VGR 40) HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 501);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 oktober 2017 over de zevende voortgangsrapportage European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 59);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 november 2017 met de reactie op het verzoek van de commissie over de brief van dhr. E. te S. over de onderwerpen Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) en ERTMS;**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 november 2017 over de voortgang Betuweroute (Kamerstuk 22 589, nr. 323);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 oktober 2017 over de nulmeting decentralisatie stoptreindiensten Limburg (Kamerstuk 29 984, nr. 732);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 november 2017 ter aanbieding van de rapportage van de Auditdienst Rijk (ADR) over 40ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 499);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 oktober 2017 over de 40ste voortgangsrapportage (VGR 40) HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 498);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 juni 2017 over beheer, onderhoud en vervanging van het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 723);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 oktober 2017 met de beantwoording van vragen van de commissie over beheer, onderhoud en vervanging van het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 731);**

- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 oktober 2017 over de halfjaarverantwoordingen NS en ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 730);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 augustus 2017 over de evaluatie winterweerprogramma en jaarrapportage verstoringen (Kamerstuk 29 984, nr. 729);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2017 met de beantwoording van vragen van de commissie over de zevende voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 61);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 december 2017 over de dienstregeling hoofdrailnet 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 734);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2017 inzake budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 735);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 december 2017 over het European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 60);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2017 over de stand van zaken spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 215);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2017 met de reactie op het verzoek van het lid Gijs van Dijk, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 28 november 2017, over het bericht dat Limburg en I&W overwegen de spoorlijn Eindhoven Düsseldorf aan te besteden (Kamerstuk 29 984, nr. 736);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2017 over de algemene vergadering van aandeelhouders ProRail 24 november 2017 (Kamerstuk 29 984, nr. 738);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2017 over het vervoerplan NS 2018 en beheerplan ProRail 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 737);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2017 over de IC Amsterdam-Brussel (Kamerstuk 22 026, nr. 502);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 februari 2018 over de stand van zaken ten aanzien van de Eurostartreindienst tussen Amsterdam en Londen (Kamerstuk 29 984, nr. 739);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2018 over de volgende PHS-corridors (Kamerstuk 32 404, nr. 83);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 januari 2018 over de introductie IC Brussel over HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 503);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 februari 2018 over de wijzigingen in de prestatie-indicatoren voor NS per 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 740).

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Remco Dijkstra, Van der Graaf, Kröger, Laçin en Sienot,

en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.30 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Welkom bij de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben vandaag een overleg met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, die ik van harte welkom heet, evenals haar ambtelijke ondersteuning, de mensen op de publieke tribune, de mensen die meekijken en natuurlijk de Kamerleden. Op de agenda van dit algemeen overleg, dat zal duren tot maximaal 18.30 uur – het is nu 15.30 uur – staat een behoorlijk aantal agendapunten.

Zelf zal ik als voorzitter fungeren, maar in het begin ook eventjes als rapporteur voor het European Rail Traffic Management System. Ik begin dus zelf met mijn bijdrage. Daarna zal de Staatssecretaris een aantal vragen die ik ga stellen beantwoorden en vervolgens geef ik de vloer aan de Kamerleden voor hun bijdrage. U hebt vier minuten, maar ik begreep van sommigen dat zij er graag een minuutje bij zouden willen smokkelen. We gaan kijken hoe dat gaat. Ik ga zelf vast beginnen. Is iedereen het daarmee eens? Ik zie dat dat het geval is.

Voorzitter hoef ik niet te zeggen, want dat ben ik zelf. Het project ERTMS, European Rail Traffic Management System, loopt al enige tijd. Door de verkiezingen en de lange kabinetsformatie, maar ook vertragingen in de uitrol binnen Europa – dat hebben we gezien – zijn we eigenlijk al jaren bezig en hebben we als politiek stapjes gezet. Ik zeg «stapjes» omdat we de heel grote stappen natuurlijk nog moeten zetten, maar het zijn wel belangrijke stappen. De Kamer en ook de Staatssecretaris moeten keuzes gaan maken en de uitvoering gaat ondertussen door. Misschien staat dat door deze vertragingen ook op een lager pitje. Graag een reactie.

We moeten voorkomen dat het een kostbare operatie wordt en uiteindelijk willen we al die euro's natuurlijk wel investeren in echte fysieke maatregelen, in de infrastructuur, in de hardware en ook in de mensen. Met een budget van 2,33 miljard – het ligt er een beetje aan hoe je telt – zijn de verwachtingen ook hoog. Het regeerakkoord spreekt over een tijdige aanleg van het beveiligingssysteem ERTMS. Naar extra middelen wordt wel verwezen, maar die lijken hier eigenlijk niet nodig omdat die pot nog behoorlijk vol zit. We zullen wel knopen moeten doorhakken en dat wordt belangrijk. Inmiddels ligt de zevende voortgangsrapportage voor, iets wat we ieder halfjaar met elkaar bespreken. Zeven keer zes betekent inmiddels dus drieënhalf jaar. Wat hebben we sindsdien bereikt? Kunt u daar nog even op reflecteren, Staatssecretaris?

In juni 2013 werd ERTMS een groot project, in april 2014 volgde de beslissing volgens de spelregels van het MIRT en in september 2015 de uitrolstrategie, die belangrijk was, en ook een kleine budgetverschuiving omdat we 250 miljoen van het spoor richting Schiphol hebben getrokken voor de spoorproblemen daar. Er kwam ook een verschuiving van een aantal trajecten richting 2030 ten opzichte van de eerdere planning. Deze keer zullen we nieuwe stappen moeten gaan zetten.

Het ERTMS is bedoeld om, als het uitgerold is, vijf doelen tegelijkertijd te kunnen realiseren. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is welke gevolgen de vertragingen hebben gehad voor die verschillende doelen. Ik noem ze nog maar een keer: de veiligheid, natuurlijk het primaire doel, de

interoperabiliteit, een moeilijk woord altijd, de snelheid, de capaciteit en de betrouwbaarheid. Duidelijk is ook dat er mogelijk minder baanvakken van ERTMS worden voorzien. Mijn vraag is of de businesscase nog wel op orde is en welke schaalgrootte we nodig hebben om echt een positieve balans te krijgen tussen kosten en opbrengsten. Is het mogelijk om een overzicht te krijgen van baanvakken gekoppeld aan mijlpalen met een tijdsplan daarbij om te zien wat de planning is, wat de planning was en wat de planning gaat worden? Hoe kunnen we dat voortaan opnemen in de rapportage die wij van de Staatssecretaris hebben mogen ontvangen? Dan weten we namelijk zo meteen ook per baanvak waar we aan toe zijn. Bij het Hoogwaterbeschermingsprogramma, ook bij dit ministerie, maar in een andere hoedanigheid, hebben we eenzelfde soort systematiek. Misschien is die ook hier te hanteren.

Dan zijn er risico's. Die zijn er altijd en sommige zijn wat groter dan andere. Sommige hebben ook een andere verwachting daarin. Ik zie daarover mooie tabellen staan in de voortgangsrapportage, maar de vraag is ook bij wie zich het risico voordoet. Zijn dat bijvoorbeeld juist de goederenvervoerders of degenen die de personen vervoeren? Welke synergie is er te verkrijgen uit de koppeling tussen ERTMS en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer? Welke samenhang is er? Voor de Europese dimensie heb ik vorige keer gevraagd of wij inzicht kunnen krijgen in op welke corridors die uitrol van ERTMS echt verplicht is in Europees verband. Ik heb de antwoorden eigenlijk niet goed aangehouden. Kunnen wij die alsnog krijgen? Welke afspraken hebben we nou bilateraal gemaakt met België en met Duitsland, onze buurlanden? Hoe hard zijn die afspraken? Zijn die ook echt verplichtend of blijft het bij intenties?

Ten slotte. Wat betekent het overdragen van ERTMS aan de uitvoeringsorganisatie ProRail? In welke fase van die overdracht zitten we op dit moment? Is ProRail voldoende toegerust daarvoor? Wat betekent dit voor het project? Wat is bekend of moet nog bekend worden? Hoe gaat de Staatssecretaris de Kamer daarin meenemen? Welke gevolgen heeft dit voor de planning, voor de financiën en voor de voortgang?

Dat waren de vragen die ik had. Ik hoop dat de Staatssecretaris in staat is om een aantal antwoorden hierop te geven. Aan u het woord, Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Hartelijk dank ook aan de rapporteur, die, zoals gebruikelijk, echt diep in de stukken is gedoken. Ik denk dat hij daarmee de meerwaarde van een rapporteurschap bewijst, want dit is een heel complex, langjarig traject met veel ontwikkelingen in binnenland en buitenland, met allerlei afwegingen en ook nog technische ontwikkelingen. Dat maakt dat het heel belangrijk is dat we dit gezamenlijk, als kabinet en parlement, structureel goed volgen. Mijn dank ook aan de rapporteur voor het feit dat hij dat namens de Kamer op deze wijze doet. Hij heeft een aantal vragen gesteld, mede namens u allen. Ik zal mijn best doen om die goed te beantwoorden.

De rapporteur zegt dat we drieënhalve jaar bezig zijn en dat de uitvoering ondertussen doorgaat. Inderdaad. We zitten nu in de planuitwerkingsfase en dat betekent dat er nu nog geen enorme kosten worden gemaakt. Het is eigenlijk een klein percentage van het budget dat nu is uitgegeven, 2% van de 2,4 miljard. Er wordt natuurlijk in die uitwerkingsfase echt gewerkt – daar is die voor – aan de voorbereiding van de realisatiefase, de echte concrete plannen voor het inbouwen van ERTMS in de infrastructuur. We moeten nog een aantal toetsen doen en dat vind ik echt belangrijk. Er moet bijvoorbeeld een BIT-toets plaatsvinden. Die komt voort uit een van eerdere parlementaire enquêtes, die aangeeft hoe belangrijk het is om dat soort ICT-projecten – dat is natuurlijk een belangrijk deel van ERTMS –

heel erg goed te toetsen. Al dat soort zaken gaan we doen en ik verwacht begin 2019 een programmabeslissing te kunnen voorleggen. Wat hebben we bereikt in de afgelopen drieënhalve jaar? Dan kunt u denken aan het ontwerp van het systeem, het voorbereiden van de aanbestedingsdossiers, de manier waarop deze overgang van ATB, het huidige systeem, naar ERTMS zal plaatsvinden, de teststrategie, het ervoor zorgen dat alles in lijn is met de aanbevelingen van de Fyacommissie en het uittekenen van de eerste baanvakken. We kijken dus stap voor stap wat er nodig is. Het beleggen van de uitvoeringsorganisatie bij ProRail, de overgang – ik kom daar straks op terug – is natuurlijk onderdeel van de zaken waar we met elkaar heel erg goede afspraken over moeten maken. Ik heb overigens ook de Algemene Rekenkamer gevraagd om eens na te denken of die nog aanbevelingen heeft op dat punt, over hoe we dat op een heel goede manier zouden kunnen vormgeven.

Dan is de vraag gesteld welke gevolgen vertragingen hebben gehad voor de vijf doelen en of we de effecten per doel kunnen specificeren. We hebben natuurlijk een monitoringskader. In dat monitoringskader willen we tijdens de realisatie bijhouden hoe en wanneer al die doelen gerealiseerd worden. Als we dat niet goed voorbereiden, gaan we een traject in waarin we onderweg continu moeten bijstellen. Dan ben je vaak veel meer tijd en ook veel meer middelen kwijt. Juist voor die veiligheid, die betere internationale verbinding en meer capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid gaat echt die heel goede voorbereiding en overigens ook een goed sturingsproces gedurende de implementatie – daar hebben we het ook eerder over gehad – ontzettend belangrijk zijn om al die doelen te halen.

Dan de businesscase en de baanvakken. Het is heel duidelijk geweest dat ERTMS onze keuze is voor de toekomst voor de veiligheid en optimale benutting van de Nederlandse infrastructuur. Die 2,4 miljard is voor de eerste fase. Uiteindelijk is de bedoeling dat het landelijk wordt uitgerold, maar we hebben nu 2,4 miljard tot onze beschikking. Het is van belang dat die basisinvestering in ERTMS, zoals het ombouwen van de treinen, in balans is met de eerste uitrolserie baanvakken, want daar zit natuurlijk een samenhang in. Je moet zowel investeren in de baan als in de treinen. De opdracht bij de voorkeursbeslissing was om hiervan zo veel mogelijk ERTMS aan te leggen.

We hebben dus dat budget en de opdracht was om daarvoor zoveel mogelijk baanvakken te doen. Dan ga je natuurlijk kijken welke baanvakken je eerst doet en dan beginnen we bij de baanvakken waar de maatschappelijke baten het hoogst zijn. Uiteindelijk kom je daarna, als je naar een landelijke uitrol wil, ook op baanvakken waar die maatschappelijke baten minder groot zijn, maar je moet natuurlijk een landelijk dekkend systeem voor veiligheid en veilige benutting van het spoor hebben als opvolger van het huidige ATB. In de uitrolstrategie die in 2016 naar de Kamer is gestuurd, is een eerste inschatting gemaakt van hoeveel baanvakken er dan in de eerste tranche zouden kunnen worden voorzien. Het volledige inzicht in wat we nu echt denken te kunnen doen, nu we het allemaal verder hebben uitgewerkt, komt in de programmabeslissingen waar ik, zoals ik net heb gezegd, in 2019 mee zal komen.

De vraag was of we conform het Hoogwaterbeschermingsprogramma de planning van de baanvakken kunnen opnemen in de voortgangsrapportage. Dat zeg ik uiteraard graag toe. Dat lijkt me heel mooi. Dan is voor u ook heel helder inzichtelijk welke baanvakken we van plan zijn om hiermee te gaan realiseren, hoe het loopt op die baanvakken, of we op tijd gaan zijn en waar de risico's zitten. Een volgende vraag was of die risico's nou met name bij goederenvervoerders zitten of bij personenvervoerders. Eigenlijk kun je zeggen dat de risico's bij beide zitten. Die zitten namelijk met name in de ombouw van het materieel, de opleiding van het personeel en potentiële betrouwbaarheidsissues bij de eerste introductie. Dat kan natuurlijk zowel op de goederentrajecten als op de reizigerstra-

jecten gaan gelden en voor zowel de reizigersvervoerders als de goederenvervoerders. Het nou juist zorgvuldig uitvoeren van dat programma en het met elkaar steeds heel goed blijven kijken naar hoe zich dat nou ontwikkelt, biedt ook de mogelijkheid om tijdig bij te sturen. Dus goed testen en een migratiestrategie zijn allemaal elementen die daarbij horen om die problemen zo veel mogelijk vroegtijdig in beeld in te hebben en ze in ieder geval tijdig met elkaar te kunnen aanpakken als ze zich voordoen. Dan was er nog een vraag, een logische vraag, welke synergie er te verkrijgen is uit ERTMS in relatie met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. PHS gaat over die drukste corridors. Ik zei net al dat we bij de uitrol, bij de keuze van de baanvakken, echt gaan kijken waar de hoogste maatschappelijke baten zijn te halen. Binnen het programma ERTMS wordt de uitrol op een belangrijk deel van deze corridors dan ook voorzien. Daar is dus synergie mogelijk. In ieder geval proberen we zo veel mogelijk rekening te houden met ERTMS bij het bouwen van de PHS. Waar het nou precies mogelijk is, kunnen we allemaal aangeven. Als we de planning maken van de baanvakken, kunnen we ook aangeven hoe het zit met de combinaties. We gaan bijvoorbeeld in de context van PHS seinenoptimalisaties doen. Ook daar kijken we of er synergie te behalen is. Het zijn twee complexe programma's en we moeten goed kijken waar we in feite werk met werk kunnen maken. Dat staat in ieder geval helder op het netvlies.

Is er inzicht in de corridors waarop de uitrol van ERTMS verplicht is in Europees verband en hoe hard zijn de afspraken met België en Duitsland? Op pagina 16 van de voorgangsrapportage hebben we daar wat informatie over opgenomen, maar voor alle scherpte: in Nederland zijn opgenomen in het programma de corridors Kijfhoek-Rosendaal-België, Rotterdam-Betuwe-Zevenaar-grens en Rotterdam-Venlo-Duitsland. Dat zijn echt de trajecten die als onderdeel van die brede Europese uitrol van ERTMS voor ons verplicht zijn. De corridor Rotterdam-Hengelo-Duitsland is met het opnemen van de route via Venlo wel getemporiseerd. Dit is mede omdat Duitsland nog geen plannen heeft voor het aansluitende traject. Dus dan kunnen wij daar wel ERTMS aanleggen, maar als het verder geen aansluiting heeft dan is dat natuurlijk suboptimaal. Je kijkt dus elke keer naar waar die maatschappelijke rendementen het beste zijn. We houden natuurlijk wel steeds nauw contact met zowel België als Duitsland over de uitrol daar.

Dit is, nogmaals – ik begon daarmee en ik sluit er ook graag zo meteen mee af – echt een complex langjarig programma met grote budgetten waarvan we steeds heel zorgvuldig met elkaar de voortgang zullen moeten blijven volgen. We moeten ook goed in de gaten houden wat de landen om ons heen doen. Want als wij als een gek gaan uitrollen, maar het allemaal stopt bij de grens dan is de vraag of we ons belastinggeld op een slimme manier besteden. Dus zorgvuldig uitvoeren en niet te ver voor de troepen uitlopen, maar wel doen wat van ons verwacht mag worden. Dat is volgens mij zoals we dit zouden moeten aanpakken.

Ten slotte – ik zei het net al – het overdragen van ERTMS aan ProRail. In welke fase zitten we? Nu we echt naar de implementatiefase, de realisatiefase, gaan, is het logisch. De plannen worden op het ministerie gemaakt, maar de realisatie zit bij onze realisatiepartner op het spoor, ProRail. Het is dus logisch om het daar terecht te laten komen. Het gaat ook vooral over infrastructuurbeheer en over systeemintegratie. Dat is natuurlijk nodig, want je implementeert ERTMS in een bestaande situatie. De samenhang met wat er al is, is dan natuurlijk cruciaal. ProRail werkt hard aan de inrichting van die specifieke uitrolorganisatie binnen de rest van de organisatie. Die mensen zitten bij elkaar op de gang en zij moeten er goed voor kunnen zorgen dat alle beslissingen in goede samenhangen genomen worden. Dat vraagt natuurlijk van onze kant daarnaast goed opdrachtgeverschap, zodat we in de discussie met u de punten die daaruit komen in de analyse die we zelf maken op een goede manier kunnen

communiceren met ProRail en zo gezamenlijk kunnen zorgen voor een succesvolle uitrol van ERTMS.

Ik hoop dat ik daarmee de vragen beantwoord heb, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden in de eerste termijn. Ik heb twee resterende vragen. U zat hiervoor ook al in het spoordossier. Dat merk je en dat is wel fijn. Ik denk dat het ook fijn is dat de collega-Kamerleden even worden meegenomen in het proces.

Er zijn twee dingen die mij opvallen. Eerst het antwoord over ProRail. We hebben ook te maken, zo heb ik recent begrepen, met de zbo-status. Wat betekent dat dan voor de planning? Het andere is de termijn. U zei even terloops voorjaar 2019, maar op bladzijde 25 zie ik echt staan 14 maart 2018 als een datum om een programmabeslissing te nemen. Ik zie ook dat de vorige Staatssecretaris in haar brief van 13 oktober duidelijk heeft gezegd «in het voorjaar», dus in maart 2018. Het jaartal 2018 wordt twee keer genoemd. U zegt nu terloops 2019. Betekent dat dat het een jaar wordt opgeschoven en is dat nu een feit en de realisatie van een feit of zijn die data toch anders? Kunt u die 2019 nog even duiden? Het is helemaal niet erg hoor, als we een jaar opschuiven. Maar dan weten we dat in ieder geval.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Op het punt van het zbo moeten we heel helder zijn. De winkel moet open blijven tijdens de verbouwing, heb ik gezegd in een recent debat met uw Kamer. Dat geldt dus ook voor de uitrol van ERTMS. Die gaat gewoon door.

Er moeten natuurlijk heel veel stappen gezet worden in dit proces om tot uitrol te komen. We moeten heel precies zijn over wat we dan op welke datum gaan doen. Wat we in ieder geval de komende tijd gaan doen, zijn het CIO-oordeel, de gatereview en dan de BIT-toets waar ik aan refereerde. Het programmabesluit komt in de eerste helft van 2019. Dat zijn heel precies de stappen. Er zijn natuurlijk heel veel stappen die in dit dossier gezet worden en dan is er inderdaad snel verwarring over data, maar dat programmabesluit mag u verwachten in de eerste helft van 2019.

De voorzitter:

Oké. Prima. Dank u wel. Dan ga ik het woord geven aan de Kamerleden, want die zijn daarvoor gekomen. Als eerste geef ik het woord aan de heer Van Aalst van de PVV. U kunt inderdaad het spreekgestoelte gebruiken.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Het meest irritante woord van 2017 is u vast niet onopgemerkt gebleven. Het was het woord «genderneutraal», ook geland bij de NS inmiddels. Vanuit de koker van D66 is er nu een nieuwe kanshebber voor 2018: ambitieneutraal. Schijnbaar – wie had dat ooit gedacht – mag het ministerie de prestatie-indicatoren van de NS tussentijds wijzigen. Geen enkel probleem, zegt de Staatssecretaris. Alles gebeurt hier ambitieneutraal. Bodemwaarden worden verlaagd, de NS doet het opeens geweldig, op papier dan, en iedereen lijkt blij. Dit kan natuurlijk niet. Wij als Tweede Kamer hebben de taak om dit te controleren en daar horen die indicatoren of KPI's bij. Er mogen best nieuwe dingen gemeten worden of nieuwe analyses worden losgelaten op de data, maar dat mag nooit afbreuk doen aan de al bestaande indicatoren. Die moeten we blijven bijhouden om trends te kunnen vaststellen. Graag hoor ik van de Staatssecretaris of zij bereid is om de oude indicatoren te blijven aanleveren, zodat we lessen kunnen trekken op basis van meerdere jaargangen. Op een onvergelijkbaar geheel zit niemand te wachten.

Voorzitter. Ook te timing komt erg verdacht over. We hebben niet voor niets afgesproken dat de NS na drie maal tekort te zijn geschoten de aanbesteding en eventueel de concessie voortijdig zal verliezen. Dat hebben we bedacht om de NS te motiveren tot betere prestaties. In de praktijk bleek dit te gaan om drie achtereenvolgende tekortkomingen op dezelfde KPI. De NS had al twee overtredingen wat betreft de hsl en wat schetst nu onze verbazing? KPI's blijken geen prikkel voor de NS om beter te gaan presteren, maar voor het ministerie om creatiever te gaan boekhouden. Wij als PVV zijn voor de NS als dé vervoerder op ons hoofdrailnet, maar wel eentje die op alle mogelijke manieren wordt aangemoedigd om beter te gaan presteren. Kan de Staatssecretaris mij toezeggen dat de NS zal worden afgerekend op zijn prestaties en dat we niet continu de regels blijven aanpassen om de NS te ontzien? Er moet maar eens een duidelijk signaal komen.

Voorzitter. U kent de opvattingen van de PVV rondom de hsl. Het is een kansloos project waarvan wij vinden dat het de belastingbetaler zo min mogelijk geld mag kosten. Dat is misschien wel mogelijk door andere marktpartijen een kans te bieden op deze hsl-lijn. Tot dusver is het daar niet van gekomen. De vorige bewindspersoon stond het hooguit toe dat tips en trucs gedeeld zouden worden om de NS beter te maken. Ik wil van de Staatssecretaris weten of zij serieus rekening houdt met een scenario waarin een andere vervoerder de hsl in handen krijgt. Uiteindelijk gaat het erom dat er zo min mogelijk belastinggeld in deze bodemloze put verdwijnt en de NS heeft zich op dit traject toch niet echt van zijn beste kant laten zien. Genoeg is genoeg.

Voorzitter. Dit algemeen overleg stond natuurlijk voor de aanvang van het winterseizoen gepland, maar omdat de andere partijen hebben gekozen voor uitstel tot februari komt deze bespreking van het winterprogramma als mosterd na de maaltijd. Op deze manier komt er van aansturing door de Tweede Kamer natuurlijk weinig terecht. We hebben hier niet alleen met sneeuw en ijzel te maken gehad. Er is letterlijk een storm over ons land geraasd. Ik verneem graag van de Staatssecretaris of er een draaiboek klaarligt voor stormen. Zo ja, dan hoop ik dat zij de mening deelt dat er toch heel wat aan verbeterd dient te worden. De mannen en vrouwen die samen die treindiensten uitvoeren, hebben uitstekend hun best gedaan. De PVV is trots op deze hardwerkende mensen, maar aan de top zijn de verkeerde inschattingen gemaakt. Als er dagen van tevoren wordt aangekondigd dat er een storm aankomt, is het voor de PVV onacceptabel dat de NS dit op dag van de storm afdoet met: zoekt u vooral een alternatief. Ik vraag de Staatssecretaris een uitspraak te doen over de vraag of de keuzes die gemaakt zijn door de NS c.q. ProRail juist waren of dat het slimmer kon. Ook wil ik haar vragen of zij kan verklaren waarom bijvoorbeeld regionale vervoerders in Limburg wel bleven rijden terwijl de NS er helemaal mee ophield. Wie heeft hier nu het beste geoordeeld?

Voorzitter. Ik wil het nog even hebben over ERTMS, een veiligheids-systeem waar we ruim 2 miljard euro voor uitgetrokken hebben. Hierbij werd beloofd dat ons spoor beter zou aansluiten op de internationale markt. Inmiddels weten we beter. Ieder land gebruikt een eigen versie en de oudere kunnen niet communiceren met de nieuwere. De PVV vindt het aanpakken van de knelpunten dé grootste prioriteit van ons spoorbeleid. Om die reden vraag ik de Staatssecretaris om te kijken naar de mogelijkheid om die investering in ERTMS over een langere periode uit te smeren dan nu is voorgesteld, om eventueel extra financiële ruimte te creëren om de echte knelpunten op het spoor aan te pakken. Tot slot wil ik het met u hebben over de veiligheid. Iedereen zal het erover eens zijn dat het belangrijk is om onveiligheid in de trein, op de stations en bij overwegen op alle manieren aan te pakken.

De voorzitter:

Komt u tot een afronding, zo langzamerhand?

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, een paar zinnen nog. Overlast vroeg signaleren helpt om adequaat te kunnen optreden en natuurlijk is een conducteur oplettend, maar uiteindelijk kan hij niet overal tegelijk zijn. Daarom zou het misschien handig kunnen zijn om de reiziger te laten helpen. Door middel van een sms of een app zou je vervelende of gevaarlijke situaties direct door moeten kunnen geven. Zet het wagonnummer erbij en de conducteur of de medewerker service en veiligheid weet precies waar hij nodig is. Dit principe is al met succes toegepast in bijvoorbeeld bioscopen, waar bezoekers tijdens de film overlast kunnen melden. Ik wil graag de visie van de Staatssecretaris hierop horen.

Dan mijn laatste zin. Ook op de agenda staat het nieuwe programma «Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021». Kan de Staatssecretaris in het bijzonder aangeven of het is gelukt om de afhandeltijd bij bijvoorbeeld die suïcide-incidenten te verkorten, want daar zit potentieel enorme tijdwinst om het treinverkeer snel weer op te starten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin van de Socialistische Partij.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Twee weken geleden hebben we een debat gehad over de marktwerking op het spoor en nu hebben we een gewoon debat over het spoor. Ik zal daarom beginnen met een aantal inhoudelijke zaken, maar ik sluit niet uit dat daar toch nog wel een aantal antimarktwerkingspunten in naar voren komen. Waar het hart vol van is ...

Ik wil beginnen met de zorgelijke berichten in Tubantia waaruit blijkt dat op de gedecentraliseerde lijnen van Keolis en Arriva met regelmaat geen conducteurs aanwezig zijn. Ondanks alle aandacht die er in de Kamer is geweest en die er nog steeds is voor sociale veiligheid, zegt Arriva doodleuk dat er niet altijd een conducteur aanwezig hoeft te zijn. Keolis geeft aan dat het aan alle verplichtingen voldoet en ontwijkt dus volledig de vraag. Dat kan kloppen, maar voor ons is dat niet voldoende. Wij willen dat de veiligheid van reizigers altijd voorop staat, ongeacht met welke vervoerder zij reizen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of zij in kan gaan op deze zorgelijke geluiden. Vindt zij het terecht dat commerciële partijen aan lagere standaarden voor sociale veiligheid voldoen dan de NS? Wat is zij van plan om hiertegen de te gaan doen?

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Tegen mijn collega van de SP zeg ik dat ik me ook zorgen maak om dit soort berichten, maar wat ik heb geconstateerd is dat de concessies die vanuit de provincies komen een andere deadline stellen. In slechts 75% hoeft maar een conducteur aanwezig te zijn volgens de concessie en men scoort daar 88%. Bent u daarvan op de hoogte? Vindt u niet dat we daarvoor aandacht zouden moeten vragen bij onze regionale concessiehouders en ze zouden moeten vragen om daar aanpassingen aan te doen, als u iets anders zou willen?

De heer **Laçin** (SP):

Zeker, de concessies komen vanuit de provincie. Dus daar moeten ze zeker ook aandacht hiervoor vragen. We hebben hier twee weken terug een debat over gehad met de Staatssecretaris. In de tussentijd zien we dit soort berichten opduiken. Vandaar dat wij nogmaals aandacht vragen voor deze zaak, want de sociale veiligheid is wat ons betreft ontzettend belangrijk. Wij zijn, nogmaals, benieuwd of de Staatssecretaris van het bericht in Tubantia kennis heeft genomen en wat zij daarvan vindt.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat is heel belangrijk. Ook de PVV heeft natuurlijk actie ondernomen en gekeken wat daar nu aan de hand is en wat daar gebeurt. Ik hoop dat de SP op de hoogte is, want juist die sociale kwaliteit is de reden dat er af en toe een conducteur van zo'n trein af moet om een probleem met sociale veiligheid op het station op te lossen. Bent u daar ook van op de hoogte?

De heer **Laçin** (SP):

Daar zijn we van op de hoogte. Wij voeren gesprekken met heel veel mensen die op het spoor werken. Van hen zijn de signalen vooral dat het bij Keolis en Arriva vaker voorkomt dat er geen conducteur aanwezig is om problemen op te lossen en dat zelfs vaak mensen van NS moeten inspringen op lijnen waar bijvoorbeeld Keolis en Arriva rijden om problemen op te lossen.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Laçin** (SP):

Dan grensoverschrijdend treinverkeer. We zijn blij dat de intercity naar Brussel in april eindelijk gaat rijden. Ook de intercity naar Londen juichen we toe, want snelle concurrerende treinverbindingen tussen Europese hoofdsteden zijn van belang om het groeiende vliegverkeer voor onzinnig korte stukken een halt toe te roepen. Het is daarom extra teleurstellend om te zien dat we nog twee jaar moeten wachten voordat die verbinding tussen Amsterdam en Londen direct is en dat terwijl de gesprekken over deze verbinding al geruime tijd lopen. Van meet af aan was bekend dat het Verenigd Koninkrijk geen Schengenland is en dat er dus een vorm van controle moet plaatsvinden. Waarom heeft hier niet meer vaart achter gezeten? Is er helemaal geen enkele mogelijkheid om vroegtijdig op de Nederlandse stations een grenscontrole in te bouwen, zodat we eerder een rechtstreekse treinverbinding tussen Nederland en Groot-Brittannië hebben?

Dan ERTMS. Dank aan de rapporteur en de voorzitter voor de vragen die zijn gesteld en dank voor de antwoorden van de Staatssecretaris. Ik heb nog één vraag over ERTMS. Het is een groot project. Er is 2,4 miljard euro vrijgemaakt en als we het volledig willen uitrollen, gaat het iets van 5 miljard kosten, zo heb ik gelezen. Hoe zit het nou met de afstemming met onze buurlanden? De Staatssecretaris heeft daar al wat over gezegd. Ik hoorde haar terecht zeggen dat we moeten doen wat van ons verwacht wordt, maar dat we ook niet te ver voor de troepen uit moeten lopen. Ik zou dus graag van de Staatssecretaris willen horen hoe het met de uitrol in bijvoorbeeld Duitsland en België staat, of wij niet te ver vooruitlopen. Geven wij op dit moment niet heel veel geld uit, terwijl wij straks in de praktijk toch onvoldoende gebruik kunnen maken van het systeem in samenwerking met andere landen?

Ten slotte het spooronderhoud. De laatste jaren worden reizigers- en spoorgoederenvervoerders steeds vaker geconfronteerd met onderhoud en nieuwbouw op het spoor, met alle gevolgen van dien. Binnenkort bijvoorbeeld tussen Rotterdam en Den Haag, waarbij tegelijkertijd de hsl onder handen wordt genomen. Nu is het mooi om te

lezen dat met het project Toekomstbestendig Werken aan het Spoor hinder door onderhoud wordt beperkt, maar deze nieuwe werkwijze wordt pas gefaseerd ingevoerd vanaf 2021. Wat gaat de Staatssecretaris doen tot die tijd om overlast voor reizigers en vervoerders tot een minimum te beperken? Hoe verhoudt meer overlast zich tot de ambities om vervoer en transport schoner en duurzamer te maken? Met onderhoud dat vooral overdag wordt uitgevoerd, jagen we mensen toch weer de auto in. Kan dit op een andere manier?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Sienot van D66.

De heer **Sienot** (D66):

Voorzitter, dank u wel. Ik vervang vandaag mijn collega Rob Jetten, die bij een ander debat moest zijn in de plenaire zaal. 24 agendapunten staan er op de rol. Ik ga ze bespreken in vier minuten, maar ik concentreer me op de drie hoofdthema's: bereikbaarheid, ERTMS en goederenvervoer. Voorzitter. D66 wil meer treinen. De Staatssecretaris zorgt al voor meer treinen op drukke trajecten. Leve het spoorboekloos reizen! Helaas leidt tijdwinst voor de een soms tot tijdverlies voor de ander. Op het traject Dordrecht-Breda doen duizenden reizigers veel langer over hun reis nu de doorgaande intercityverbinding is verdwenen. Ziet de Staatssecretaris een oplossing om de spoorverbinding tussen deze steden structureel te verbeteren?

Ook de bereikbaarheid van onze buurlanden per trein vraagt om actie. In het regeerakkoord staat een nieuwe, rechtstreekse verbinding met Antwerpen door reactivering van het baanvak Hamont-Weert. De Belgische regering wil miljarden investeren in het spoor, maar als er geen afspraken worden gemaakt, komt er niets van de grond. Is de Staatssecretaris bereid om gesprekken op te starten met Belgische en Nederlandse overheden en vervoerders?

D66 kijkt ook naar de directe verbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf. Voor de Duitse concessieverlening is snel uitsluitel nodig van het ministerie. Is de Staatssecretaris al in gesprek met de Duitse concessieverlener VRR over eisen en randvoorwaarden voor een gezamenlijke verbinding? Wanneer informeert zij ons over de voortgang?

Dan het spoorbeveiligingssysteem ERTMS; ook mijn collega's hadden het daar al over. Er bestaat veel onduidelijkheid over de investeringen. Welk land? Baseline? Type? Wanneer? Op welke plek? Door wie? D66 wil daarom graag antwoord op de volgende vragen. Houdt de Staatssecretaris nog steeds vast aan het voorkeursbesluit uit 2014 ERTMS Level 2? Of overweegt zij inmiddels een onderzoek naar het ambitieuzer en robuuste hybride ERTMS Level 3? Wanneer verwacht zij dat Level 3 volledig ontwikkeld en beproefd is? Wat kunnen we leren van de verschillende typen ERTMS die we zelf hebben aangelegd? En wat leren we van de uitrol in Denemarken en het Verenigd Koninkrijk? Maar er zijn meer vragen die met name in de sector zelf tot onzekerheid leiden, bijvoorbeeld: moeten we het ERTMS-programma uitrollen op de baan of via het ombouwen van locomotieven? Wie compenseert een onrendabele businesscase? Dat zijn allemaal lastige politieke keuzes die we samen moeten maken. Daarbij helpen tegenstrijdige geluiden en verschillen van inzicht in de sector niet. Hoe wil de Staatssecretaris deze partijen dichter bij elkaar brengen? En hoe betreft ze de Kamer daarbij?

Een zorgvuldig besluit over ERTMS is belangrijk voor de veiligheid op het spoor én voor de toekomst van het Nederlandse spoorgoederenvervoer. Want het spoorgoederenvervoer heeft wat ons betreft de toekomst. D66 wil meer vracht over het spoor en minder over de weg. Nederland is nu relatief duur ten opzichte van andere landen. In het regeerakkoord hebben we vastgelegd dat we de gebruikersvergoeding in lijn gaan brengen met

tarieven in het buitenland. Kan de Staatssecretaris aangeven wat de status is van deze afspraak?

Als we meer vervoeren over het spoor, moeten het ministerie, ProRail en de vervoerder wel hun best doen om de overlast voor omwonenden tot een minimum te beperken. Neem het traject tussen Meteren, Vught en Boxtel. Omwonenden maken zich grote zorgen over slaapverstoringen, gezondheidsrisico's en een verminderde leefkwaliteit door trillingen en geluid. Datzelfde geldt voor de IJssellijn, de Twentelijn en de Twentekanaallijn. D66 ziet echter ook grote kansen om die hinder te verminderen. Stimuleer het gebruik van de Betuweroute, beloon de inzet van stille locomotieven en wagons en verlaag 's nachts de maximumsnelheid voor goederentreinen op de Brabantroute en de Bentheimroute, en voorkom zo dat mensen zes keer per nacht rechtop in hun bed zitten. D66 vraagt daarom aan de Staatssecretaris: hoe staat het met de uitvoering van de motie-Jetten/Kröger die een lagere snelheid in de nacht vraagt? Tot slot, voorzitter, nog één vraag over de boog bij Meteren. Veel omwonenden vrezen dat weinig goederentreinen dit traject gaan gebruiken. D66 wil een loze miljoeneninvestering uiteraard voorkomen. Wil de Staatssecretaris daarom de vervoersprognoses voor de boog bij Meteren actualiseren voor ze een investeringsbesluit neemt? En deelt zij de mening van D66 dat ook voor deze plannen maximale hinderbeperking geldt?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger, die spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. De trein is na de fiets en de klapschaats ons favoriete vervoermiddel in Nederland. Ik ga vandaag niet mopperen over wat er soms misgaat op het spoor. Ik ga het vooral hebben over de kansen, met name internationaal. Ik begin gelijk met het goede nieuws: over zes weken kun je in drie uur en drie kwartier van Londen naar Amsterdam. Dat is sneller, goedkoper en veel milieuvriendelijker dan met het vliegtuig. Van Amsterdam naar Londen duurt een uur langer. Waarom is dit het geval? Wij begrijpen dat er een bilaterale overeenkomst gesloten moet worden met het Verenigd Koninkrijk, vergelijkbaar met de afspraken die er liggen tussen België en het Verenigd Koninkrijk. Hoe snel kan een dergelijke overeenkomst gesloten worden? Wanneer kan de Kamer hierover geïnformeerd worden, zodat we er echt vaart mee maken? Speelt de beschikbaarheid van de Marechaussee ook een rol? Welke praktische oplossingen zijn hiervoor te vinden? Wij willen dat dit echt snel opgelost wordt.

Overstappen van vliegen naar treinen binnen Europa is cruciaal. De directeur van Schiphol zelf spreekt over 26 bestemmingen die ook goed per trein bereikbaar kunnen zijn. Wij zien graag een analyse van de bestemmingen die op korte termijn per trein competitief kunnen zijn en de beleidsprikkel die daarvoor nodig zijn. De Minister heeft al aangegeven het treinverkeer binnen Europa mee te willen nemen in de Luchtvaartnota die de periode 2020–2040 beschrijft. Graag zien wij dat de Staatssecretaris de analyse uitwerkt over welke van die 26 bestemmingen we competitief kunnen krijgen, voordat de Luchtvaartnota geschreven wordt.

Neem bijvoorbeeld de verbinding met Duitsland. De intercity naar Berlijn en de verbinding met Frankfurt zouden een flink stuk sneller kunnen zijn als we een paar goedkope stappen zetten. Er wordt veel gereden met verouderd materiaal, we moeten bij de grens van locomotief wisselen vanwege een andere spanning op de bovenleiding en de beveiligingssystemen sluiten niet goed op elkaar aan. Klopt het dat Duitsland pas over twintig jaar ERTMS op dit traject wil invoeren? Is de Staatssecretaris

bereid om met haar Duitse collega's en de spoorwegen te kijken naar een oplossing van deze knelpunten, die tot een versnelling kan leiden? Duitsland ligt achter met ERTMS, maar ook op onze hsl ligt een ERTMS-versie die inmiddels alweer verouderd is; we hadden het er zo-even al over. Wij willen graag het probleem oplossen. Dat zit in de techniek. Ik heb vorige keer al gevraagd welke technische oorzaken van vertraging op de hsl we kunnen aanpakken. Ik krijg graag een soort kluslijst voor de hsl die ons uitzicht geeft op een echt snelle en betrouwbare verbinding. Dan de nachttrein, een uitstekend alternatief om langere afstanden binnen Europa te bereizen. Een van de maatregelen die de nachttrein zou stimuleren, is om af te spreken dat de nachttrein korting krijgt voor het gebruik van het spoor, aangezien het veel minder druk is 's nachts. Zou de Staatssecretaris dit met ProRail willen bespreken? In 2016 was er de TEN-T-conferentie om internationaal treinreizen te bevorderen. Iedereen was enthousiast. Wat is er vervolgens gedaan met de uitkomsten? Is de Staatssecretaris bereid om een vervolg te organiseren en daadwerkelijk werk te maken van de uitvoering?

Ten slotte vind ik dat de overheid het goede voorbeeld moet geven. De Kamer reist onder de 700 km in principe niet per vliegtuig. Geldt hetzelfde voor uw ambtenaren op het Ministerie van IenW? Kan dit opgenomen worden in het beleid? Kan de Staatssecretaris in gesprek gaan met bedrijven over een covenant om ook bedrijven te stimuleren om afstanden binnen Europa per trein af te leggen in plaats van per vliegtuig? Misschien kan dit als een concreet actiepuntje in het klimaat- en energieakkoord van haar collega Wiebes worden opgenomen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Ziengs, die spreekt namens de VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Mijn tekst begint eigenlijk met: het licht staat op rood of het licht staat op groen; bij het spoor is altijd wat te doen. Want vandaag was in het nieuws dat er op de verbinding Woerden-Gouda toch wel iets aan de hand was. Daar gaan we niet over lopen chagrijnen, want we willen natuurlijk naar de toekomst kijken, maar vijf uur in zo'n trein zonder toilet of andere voorzieningen is toch een beetje lastig. Wellicht kan de Staatssecretaris daar toch iets over zeggen. Laat ik beginnen met de Eurostar. Collega Kröger heeft daar ook al iets over gezegd. De Britse kranten schreven er volop over. Het ging over bureaucratie hier in Nederland. Het duurt allemaal erg lang, terwijl we de voorzieningen in Rotterdam en Amsterdam in feite al klaar hebben staan, zodat daar controles kunnen plaatsvinden door de Britse douane. Een simpel contract, dat kennelijk al tussen Groot-Brittannië, België en Frankrijk is afgesloten, zou hier een oplossing kunnen zijn. Wil de Staatssecretaris in ieder geval op korte termijn aangeven of dit allemaal sneller kan? Sterker nog, al naargelang de beantwoording overweeg ik om daar wat druk op te gaan zetten, misschien wel middels een motie. Ik kijk even naar collega Kröger. Die heeft daar volgens mij ook wel trek in. Ik denk dat wij daar stevig op moeten gaan inzetten. Over de kernprestatie-indicatoren hebben we vragen gesteld aan de Staatssecretaris. Collega Van Aalst noemde ze net ook al weer even. De VVD wil dat de NS veel meer doet met de beschikbare middelen om de prestaties te verbeteren. De Staatssecretaris gaf in de beantwoording aan niet over de getallen van 2017 te beschikken op basis van de oude KPI, terwijl deze gegevens toch bij de NS beschikbaar zouden moeten zijn. De rekenmethode is anders, maar de brondata zijn er natuurlijk wel. Heeft de Staatssecretaris deze cijfers ook bij de NS opgevraagd?

Ik zie dat de score van 96,8% in 2017 lager is dan de score van 97,3% in 2016. Dat betekent dat de prestatie verminderd is en dat onder de oude KPI de derde strike was gevallen. De prestaties zijn voor de reizigers dus niet verbeterd, terwijl deze reiziger wel een toeslag moet betalen voor de trein. De drukste trein in de spits lijkt nog steeds overvol te zijn. Wat is nu concreet verbeterd door de NS, behalve de eigen meetmethoden? Wellicht neemt de Staatssecretaris ook nog even in gedachten dat in het verleden ook weleens de kreet «sjoemelstoelen» is genoemd als het om meten ging. Maar volgens mij kwam die van de Staatssecretaris zelf in een andere rol.

De KPI tussen de hsl en het HRN zou gelijkgetrokken worden. Waarom heeft een treindienst waar extra voor betaald moet worden, een lagere KPI dan treinen op het HRN? Er wordt gesproken over erfopvolging waarbij de eerste twee strikes blijven staan, maar dat is praktisch gezien waardeloos. Het principe van «three strikes out» gaat namelijk om drie strikes op rij, zo leek mij, maar in de stukken kwam ik tegen dat het in feite ging om een periode van vijf jaar. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe het daadwerkelijk in elkaar steekt en of zij achter haar uitspraken uit het verleden blijft staan die zij deed als Kamerlid. De Staatssecretaris draagt bij aan het verbeteren van de prestaties op de hsl via investeringen in infrastructuur van 60 miljoen. Ik vraag mij af wat dit betekent voor de zitplaatskans bij de vervoerder. Ik hoor het graag van de Staatssecretaris. Dan het grensoverschrijdend vervoer. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om de snelheid en de frequentie op de lijn Amsterdam-Düsseldorf en de Berlijnlijn te verbeteren? Is een snellere invoering van het ERTMS haalbaar? Want 2037 is erg ver weg. We hebben daar net al het een en ander over gehoord van de rapporteur. In de Kamerbrief over de verbinding Eindhoven-Düsseldorf is opgenomen dat kan worden afgesproken dat opbrengsten van de reizigers in de internationale trein die op het Nederlandse deel reizen, worden toebedeeld aan de hoofdrailconcessieverlener om zo te voorkomen dat er concurrentie ontstaat tussen de hoofdrailnettreindienst en de internationale treindienst. Hoe moet ik dat lezen? Als ik dat zo lees, dan denk ik: dan gaat er straks een ander rijden en die moet dan in feite aan de concurrent op de lijn gaan afdragen. De Staatssecretaris kan dat vast uitleggen.

Ik zie een seintje van de voorzitter. Goederenvervoer. We staan vierkant achter de ondernemers op het spoor. De goederensector geeft aan last te hebben van overregulering en grote beperkingen van de ondernemersruimte. Deelt de Staatssecretaris deze zorgen? Hoe staat het met het aangevraagde pilotproject van de 300 locomotieven?

Ik heb nog één puntje: het winterklaargebeuren. We hebben destijds meegekregen dat de wissels het allemaal niet deden. Ze waren op elektriciteit aangesloten of misschien niet aangesloten. Misschien kan de Staatssecretaris daar nog even op ingaan. Hoe gaan we dit voorkomen? Het was immers een raar gebeuren.

Voorzitter, tot slot. Het vierde spoorpakket moet per 1 januari 2019 in de Nederlandse wetgeving opgenomen zijn. Hoe ver staan we? Wanneer komen de stukken naar de Kamer? De Kamer heeft voldoende tijd nodig om deze stukken te evalueren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Amhaouch, die spreekt namens het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Vanaf november ben ik voor het CDA woordvoerder spoor. In deze vrij korte tijd heb ik me zo veel mogelijk proberen te verdiepen in de inhoudelijke materie en inzicht proberen te krijgen in de verschillende verhoudingen tussen de vele partijen: de beheerder, de

vervoerders van personen en van goederen en de aannemers, ieder natuurlijk met zijn eigen doelen en KPI's. Als ik me door de hele stapel rapporten en brieven worstel kom ik elke keer tegen: «de reiziger staat centraal», ofwel «de klant staat centraal». Alleen kan ik deze nobele doelstelling niet altijd koppelen aan de gemaakte keuzes, de gekozen KPI's en de sense of urgency bij het uitvoeren van de operationele plannen. Laat ik dicht bij mezelf blijven. Misschien ben ik in deze fase te kritisch, maar ik wil mijn gevoel delen, zodat we samen met onze collega's binnen en buiten deze Kamer de komende jaren de juiste plannen bepalen en uitvoeren om de reiziger en ook de goederenklanten op één te zetten. Ik kom bij het winterweer. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen over het winterweer. We zijn onder de indruk van de inzet van het personeel. Dat neemt niet weg dat we een aantal vragen hebben over of we «de dingen goed doen» en of we «de goede dingen doen». Kan ProRail het overstappen van gasverwarmde wissels op elektrisch verwarmde wissels versnellen? Waar hangt dat op? Dat is een van de operationele plannen.

Stel dat we prioriteiten stellen als we het over winterweer hebben, en we kiezen er bijvoorbeeld voor dat de tien drukste stations, verdeeld over het land, te allen tijde bereikbaar zijn. Kan de Staatssecretaris dan garanderen dat we op deze trajecten in het vervolg nul fouten aan de wissels hebben, ofwel «zero defects»? Het rapport van Twynstra Gudde zegt: stop maar met het programma winterweer, want de NS en ProRail hebben het goed geïnternaliseerd. Wat betekent dit, zo vraag ik de Staatssecretaris. Welke concrete doelstellingen zijn dan afgesproken?

Dan het grensoverschrijdend vervoer, Eurostar, Eindhoven-Düsseldorf en het goederenvervoer. Wanneer kan de Kamer conform de motie-Amhaouch c.s. het overzicht verwachten van de kansen en voornemens voor de grensoverschrijdende treinverbindingen? Er zijn er al heel wat genoemd. Ik zou graag het totaaloverzicht zien dat we bij de begrotingsbehandeling hebben gevraagd, zodat we dit als Kamer kunnen volgen. We weten: zeven Nederlandse provincies grenzen aan Duitsland en België. Ook heel veel regio's willen graag meedoen.

Over de Eurostar kan ik kort zijn. Hierover hebben de SP en GroenLinks al het een en ander gezegd. Het enige wat wij kunnen toevoegen is dit: wij vragen de Staatssecretaris om een snelle oplossing met het Verenigd Koninkrijk te verkennen. Anders wordt de trein als internationale verbinding een wassen neus.

Ik kom bij Eindhoven-Düsseldorf. De provincie Limburg wil de spoorverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf openbaar aanbesteden. Wij waarderen het dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat daaraan constructief meewerkt. Grensoverschrijdende verbindingen hebben bij het CDA bijzondere aandacht. Het maakt een klein land als Nederland groot en versterkt de regio's en de economische kerngebieden. We verwachten dat de Staatssecretaris samen met de regio's stevig doorpakt om deze belangrijke wensen te realiseren. De vraag is: is er al overeenstemming over de eisen en randvoorwaarden voor de gezamenlijke verbinding, en wanneer wordt het voornemen voor deze verbinding samen met de VRR ter consultatie voorgelegd? Hoe kunnen we bij ingebruikname van deze verbinding een gezamenlijk ticketing- of pricingsysteem invoeren aan weerszijden van de grens?

Dan kom ik bij het goederenvervoer. In 2015 reden we in Nederland, zo zeg ik naar aanleiding van het ProRail-verslag, 152 miljoen kilometer personenvervoer. Daarentegen reden we maar 6 miljoen kilometer goederenvervoer, nog geen 4% van het totaal. Mijn vraag aan de Staatssecretaris: waar blijven de masterplannen of roadmaps om het spoorvervoer te intensiveren? Hoe kunnen we het goederenvervoer, met minder CO₂-uitstoot, snel en met minder files, een grote impuls geven? Durft de Staatssecretaris een doelstelling te formuleren met de sector? Ik noem

maar iets: een verdubbeling, jaar op jaar, in de komende jaren. Is dat haalbaar? Heeft ook de Staatssecretaris deze ambitie? Nu staat er gelukkig in het regeerakkoord dat de Nederlandse gebruiksvergoeding in de pas moet gaan lopen met bijvoorbeeld de Duitse. De vraag die daarom opkomt, is of het Besluit vergoedingen gebruik hoofdspoorweginfrastructuur nog wel past bij het in het regeerakkoord geformuleerde beleid ten aanzien van de gebruiksvergoeding voor het spoorgoederenvervoer.

De voorzitter:

Komt u tot een afronding?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Wanneer kunnen we deze aanpassing zien?

Voorzitter, ik kom tot een afronding. Dit is mijn laatste stuk. In 2013, vijf jaar geleden, spraken we hier over single check-in/check-out. De voorganger van Staatssecretaris Mansveld had een kwartiermaker aangesteld. We zijn vijf jaar verder en zijn amper iets opgeschoten. Wanneer kunnen we van de dubbele paaltjes op de stations af? Wat betekent het als wij als bv Nederland dit niet opgelost krijgen? Wij willen graag een overzicht van alle reeds genomen acties en te nemen acties met de bijbehorende probleemeigenaren. Kan de Staatssecretaris de Kamer hierover per brief informeren?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik ten slotte het woord aan mevrouw Van der Graaf. Zij spreekt namens de ChristenUnie.

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

Dank u wel voor het woord, meneer de voorzitter. Het is echt een AO waarin heel veel verschillende onderwerpen langskomen. Ook ik ga een heel aantal onderwerpen langs.

Ik wil beginnen met een nieuwsbericht dat ik vorige week las. Dat ging over de stevige ambitie van ProRail die naar buiten is gekomen om de reistijd tussen onder andere Noord-Nederland en Limburg richting de Randstad op termijn te halveren. Dat is niet niks. Mijn vraag is: hoe kijkt de Staatssecretaris tegen deze ambitie aan?

Dan concreter: Dordrecht-Breda. De bereikbaarheid en reistijden van en naar Dordrecht zijn de laatste jaren verslechterd. Dordrecht is een belangrijk ov-knooppunt voor de regio Drechtsteden. Een intercityverbinding is daarom onmisbaar. Het is belangrijk dat er naar een structurele oplossing wordt gezocht, maar daar is nog geen zicht op. Ik vraag de Staatssecretaris naar haar inzet om deze bereikbaarheid structureel te verbeteren. Momenteel is er een intercitypendel. Dat is niet ideaal, maar het is richting een structurele oplossing in onze ogen wel een oplossing die zou moeten worden voortgezet. Is de Staatssecretaris bereid om daarover in overleg te gaan met de regio?

Voorzitter, de grensoverschrijdende treinverbindingen. De trein moet internationaal en nationaal concurreren met de auto en het vliegtuig. Ik ben dan ook blij met de vorderingen bij de verbindingen tussen Brussel en Amsterdam en tussen Londen en Amsterdam. Het zou ook mooi zijn als de verbindingen met Duitsland zouden worden verbeterd, bijvoorbeeld die met Berlijn en met Keulen. De reis van Amsterdam naar Berlijn duurt nu nog zes uur en 25 minuten. Er is overleg tussen NS en Deutsche Bahn. Wanneer voorziet de Staatssecretaris op deze trajecten kortere reistijden? Concreet: de Valleilijn. Over het doortrekken van die lijn richting Arnhem is tijdens het vorige AO Spoorordering ook al het een en ander gezegd. In de markt worden er ook mogelijkheden gezien om de lijn door te trekken naar Utrecht. Is de Staatssecretaris bereid om samen met de regionale overheden en de vervoerders te kijken naar de mogelijkheden?

Ten aanzien van ERTMS dank ik allereerst de rapporteur, de heer Dijkstra, voor het vele werk dat hij daarin heeft gestoken. Ik kwam iets later binnen, dus ik hoop dat er geen doublure is, maar ik zou hierover nog een tweetal vragen willen stellen. Eerder meldde de Staatssecretaris dat zij de bezwaren vanuit de goederenvervoerders mee zou nemen in de program-mabeslissing in 2018. Hoe staat het met de voortgang daarop en met het betrekken van de goederenvervoerders? De tweede vraag is de volgende. In het regeerakkoord is ook de overschakeling op de 3kV-bovenleidingspanning opgenomen. Ziet de Staatssecretaris kansen om dit te combineren met ERTMS, of is dat niet mogelijk qua planning? Ten aanzien van de detectieproblematiek heb ik in december schriftelijke vragen gesteld. Dit heeft gespeeld op het traject Alphen aan den Rijn-Gouda maar speelt nu ook op het traject Hengelo-Bielefeld. Spoorde-ctie is nodig om de veiligheid te kunnen garanderen en frequentiever-hoging mogelijk te maken. In Zuid-Holland heeft een commissie van wijzen over het traject Alphen-Gouda het bindende advies afgegeven dat de kosten daarvoor bij ProRail zouden moeten worden neergelegd. In antwoord op mijn vragen geeft de Staatssecretaris aan dat zij eraan hecht om te benadrukken dat er niet automatisch conclusies kunnen worden getrokken voor de wijze van financiering van eventuele infrastructurele detectiemaatregelen op andere trajecten. Maar, zo vraag ik de Staatssecre-taris, waarom zijn de kosten bij Hengelo niet ook de verantwoordelijkheid van ProRail? ProRail is toch primair verantwoordelijk voor de betrouw-baarheid en de veiligheid van de infrastructuur, en niet de provincie? Ik vraag hierop een reactie van de Staatssecretaris. Dan het punt toegankelijkheid. Naar aanleiding van een brief die ik heb gekregen, stel ik de volgende vragen. Het reizen met de trein wordt voor mensen met een beperking steeds verder verbeterd, maar er zijn nog wel obstakels die worden ervaren. Wat gebeurt er bijvoorbeeld met de uitbreiding van assistentieverlening op de stations? Ook rijden er steeds meer treinen met een lage instap, maar het is voor reizigers niet duidelijk waar deze treinen precies rijden. Het is dus een verrassing of reizigers met een rolstoel zelfstandig de trein in kunnen komen. Is de Staatssecretaris bereid om dit met NS te bespreken, zodat de informatievoorziening verbeterd kan worden?

Ik wil nog twee kleine concrete punten maken. Met betrekking tot het station Winsum hebben wij twee weken geleden een petitie in ontvangst genomen waarin wordt gevraagd om daar een hellingbaan aan te leggen, omdat de lift heel vaak niet functioneert. ProRail heeft afgezien van de aanleg daarvan. Nu komen de mensen heel vaak vast te staan. Ik wil de Staatssecretaris oproepen om in overleg te gaan met ProRail om de meest toekomstbestendige oplossing voor deze mensen te kiezen, want we kunnen ze niet in de kou laten staan.

Ik sluit af met een opmerking over het winterweer en de storm. Bij het vorige AO heb ik al waarderende woorden gesproken over het feit dat het zo snel hersteld werd. Toch heb ik hierover nog een paar vragen. Waarom werd het treinverkeer pas in de loop van de dag echt volledig stilgelegd? Kon dat niet eerder op de dag worden gecommuniceerd? Wat zijn de lessons learned, vraag ik in aansluiting op vragen van collega's.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik dank de leden voor hun bijdragen. Ik stel voor dat wij veertien minuten schorsen.

De vergadering wordt van 16.24 uur tot 17.38 uur geschorst.

De voorzitter:

Er zijn veel vragen gesteld en de Staatssecretaris gaat een poging doen om ze te beantwoorden. Vanwege de vele vragen verzoek ik u om

interrupties een beetje te vermijden, dan kijken we zo meteen waar nog accenten moeten worden gezet. Ik geef de Staatssecretaris graag het woord.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Om het voor degenen die misschien toch een enkele interruptie zouden willen plaatsen wat makkelijker te maken, zal ik in ieder geval de blokjes noemen. Ik zal eerst ingaan op ERTMS, dan de prestaties op het spoor, dan internationale verbindingen, dan spoorgoederen en tot slot een aantal overige punten.

Voorzitter. Laat ik beginnen met die arme mensen die vastzitten in die trein bij Woerden. Dat is ontzettend vervelend. Ik hoop vooral dat zij heel snel lekker naar huis toe kunnen. Ik weet zeker dat NS en ProRail daar alles aan doen, maar het blijft ontzettend vervelend als je zo lang vastzit in de trein. Dat gevoel delen we volgens mij allemaal.

Voorzitter. Dan kom ik bij de vragen over ERTMS. Ik zei het net ook al bij de beantwoording van de rapporteur: dit is een groot project, en daarom is het belangrijk dat we elk halfjaar met elkaar een voortgangsrapportage kunnen bespreken, zodat we weten waar we staan, we tijdig met elkaar ontwikkelingen kunnen bespreken die zich in de loop van zo'n langjarig traject voordoen en we steeds de afweging kunnen maken of we dit belastinggeld besteden op een goede manier aan de juiste dingen in het juiste tempo en met de juiste aandachtspunten. Ik blijf daarover heel graag met uw Kamer in gesprek.

Meneer Van Aalst had gevraagd of we de uitrol van ERTMS over een langere periode zouden kunnen uitsmeren, zodat we geld overhouden voor andere vraagstukken. De leden van uw Kamer leggen daarbij de nadruk op verschillende aandachtspunten. Sommigen zeggen: kan het niet wat sneller? Anderen zeggen: kan het niet wat langzamer? Maar voor mij geldt dat ik die uitrol zorgvuldig wil doen, waarbij we ook goed moeten kijken naar wat er in het buitenland gebeurt, zodat we niet alles op alles zetten om een lijn aan te leggen die vervolgens stopt bij de grens, tenzij het een lijn is waar we binnenlands veel winst mee behalen. We zullen dus telkens met elkaar moeten afwegen wat de maatschappelijke baten zijn voor de personenvervoerders of de goederenvervoerders. Ik kom met een voorstel daarvoor, maar de nauwe betrokkenheid van de Kamer en de nauwe afstemming met de buurlanden blijft cruciaal. Ik kan u nu alvast garanderen dat het niet de laatste keer is dat we met elkaar een aanpassing zullen doen in dat ERTMS-programma, omdat het tot heel ver in de toekomst loopt. We zullen steeds moeten bekijken wat de ontwikkelingen zijn en wat we daarvan willen meenemen.

Een mooi voorbeeld daarvan zijn uw vragen over level 2 versus het hybride level 3. Die technologie zal zich blijven ontwikkelen, ook in de komende decennia waarin we dit uitrollen. Daarbij is natuurlijk steeds de vraag hoe we ervoor zorgen dat we innovatie zo veel mogelijk stimuleren maar ook – en dat is een van de lessen van de Fyra – dat de technologie die we kiezen robuust genoeg is om het te implementeren. Een goede manier om daar toch gevoel voor te krijgen is onder andere door het houden van pilots. Samen met het Britse Network Rail is er een pilot gedaan door ProRail met hybride 3. Die test is positief verlopen. Het is nog geen standaardtechnologie, dus we willen er voorzichtig mee zijn, maar we gaan wel bekijken waar we in de huidige aanbesteding rekening kunnen houden met een toekomstige overstap. Daarmee zijn we wel voorbereid op die overstap naar hybride level 3. Maar nu is het eigenlijk nog geen proven technology.

Een vraag was welke inzichten en best practices een vergelijking met Denemarken en het Verenigd Koninkrijk oplevert. De Denen lijken last te hebben van de wet van de remmende voorsprong. Zij zijn heel snel van start gegaan maar lopen nu toch tegen een aantal dingen aan. Zij komen ook bij ons kijken hoe wij het doen. Wij hebben hen ook gevraagd om

daarnaar te kijken en aanbevelingen te doen. De Denen hebben gezegd dat wij een aantal dingen heel goed doen, zoals die intensieve planuitwerking. Dan heb je na drieënhalft jaar misschien wat minder in de baan liggen, maar dan heb je wel goed nagedacht over de aanpak. Alle partijen, goederenvervoerders enzovoort, worden heel nauw betrokken bij die intensieve planuitwerking. Daar zal ik zo nog wat meer over zeggen. Een goede betrokkenheid middels dat adaptieve programma – blijven nadenken terwijl we aan het uitrollen zijn – is een strategie die de Denen als «lesson learned» beschouwen. Er moet een balans worden gevonden tussen een heel duidelijk aanbestedingscontract en met elkaar blijven nadenken, zodat we niet uiteindelijk iets uitrollen waarvan we eigenlijk al wel weten dat het achterhaald is. Daarin een balans vinden, is wat we de komende jaren met elkaar zullen moeten blijven doen. Een van de lessen die we hebben geleerd van de Denen: de invoering van baseline 3, release 2 is beter dan baseline 2. Ik had al even melding gemaakt van de test met hybride level 3 en hoe we daarmee rekening kunnen houden.

We hebben ook zelf een aantal lessen getrokken uit de uitrol tot nu toe, uit eerdere implementaties maar ook bijvoorbeeld uit de pilot Amsterdam-Utrecht. Het zal niet verrassen dat de uitkomst daarvan is: zorg dat het personeel dat ermee moet gaan werken er heel goed mee leert werken. Dus zijn gebruikers, machinisten en treindienstleiders nu intensief betrokken bij het ontwerp, zodat de ervaringen van de mensen uit de praktijk worden meegenomen bij het vaststellen van het ontwerp, en de werkprocessen straks uitvoerbaar zijn en de overgang tussen – afhankelijk van waar je zit op het spoor – ATB en ERTMS of ERTMS en ATB soepeler kan verlopen. Machinisten gaan ook de mogelijkheid krijgen om echt ervaring op te doen met ERTMS, voordat het op de baanvakken waar zij rijden in dienst wordt gesteld. Er zijn natuurlijk een aantal baanvakken waar dat kan, Amsterdam-Utrecht en op de Hanzelijn. We proberen er dus door goede training van de mensen voor te zorgen dat de implementatie zo soepel mogelijk verloopt. Het feit dat we kiezen voor baseline 3 in plaats van baseline 2 betekent dat we een versie nemen waarin een stuk of 400 fouten die toch nog in baseline 2 zaten, alweer hersteld zijn, maar waarbij we wel gebruikmaken van bewezen technologie.

Meneer Sienot vroeg hoe de Staatssecretaris de partijen dichter bij elkaar gaat brengen. Daarvoor is die samenwerking van belang, waar in de afgelopen jaren extra veel energie in is gestoken. Er zijn liaisons, dus vertegenwoordigers of vaste contactpersonen, aangesteld voor de verschillende sectoren, om ervoor te zorgen dat de zorgen, de vragen, de ideeën, de innovaties vanuit die sectoren en heel nadrukkelijk ook vanuit de verschillende vervoerders, in de stuurgroep goed worden gehoord. Die stuurgroep is dus echt versterkt met mensen uit de sector: zij moeten er uiteindelijk mee gaan rijden. Op die manier willen we ervoor zorgen dat dat ook goed verloopt.

Waar bouw je dat ERTMS nu precies in? Waar komt het fysiek? In de trein of op baan? Voor de ERTMS-implementatie geldt en-en: je moet het in de trein én op de baan doen. Je moet de locomotieven dus ook ombouwen. We gaan eerst de locomotieven ombouwen die inzetbaar zijn op de baanvakken waar we als eerste met ERTMS gaan rijden. Je probeert de periode van twee systemen naast elkaar natuurlijk zo kort mogelijk te houden, maar je moet ergens beginnen. Twee systemen naast elkaar is kostbaar, dus dat probeer je zo kort mogelijk te doen. Het ombouwen van locomotieven die internationaal kunnen worden ingezet, heeft als voordeel dat je ze dan ook kunt gebruiken op die internationale goederencorridors, waar ook andere landen volgens de Europese afspraken verplicht zijn om ERTMS uit te gaan rollen.

Wie betaalt dat dan? Ook een vraag die terecht heel nadrukkelijk door u allemaal gesteld is, want op de korte termijn is de businesscase voor vervoerders niet positief. Daar moeten we gewoon helder over zijn. De voordelen van de implementatie van ERTMS wegen niet helemaal op

tegen de kosten. Dus proberen we goederenvervoerders te ondersteunen bij de gemaakte kosten. Daarbij moeten we in het oog houden dat die kosten ook door hun concurrenten worden gemaakt. Wij doen wat wij kunnen, maar wij zijn, net als de andere landen, begrensd door de staatssteunkaders. Wij doen het maximale, maar dat zullen andere landen ook doen. Daarmee mag je toch verwachten dat het level playing field gehandhaafd blijft. We proberen daarbij ook zo veel mogelijk gebruik te maken van Europese regelingen. Voor de eerste 300 locomotieven is dat gelukt. We hebben Europese subsidie gekregen om bij te dragen aan de kosten van het ombouwen.

De goederenvervoerders worden intensief betrokken bij de programmabe-slissing. Ze zijn betrokken bij de stuurgroep en we hebben heel goed samen opgetrokken bij de call om Europese subsidies binnen te halen. Wij zetten dus volop in op die samenwerking.

Door de heer Laçin is terecht gevraagd naar de afstemming met de buurlanden. Ik refereerde daar straks al aan. We hebben vier grensover-gangen waarvoor dat relevant is. Er vindt regelmatig overleg plaats. De rapporteur vroeg net ook om in de voortgangsrapportages op te nemen hoe wij onze investeringen afstemmen op wat er op die baanvakken over de grens gebeurt. Dat doe ik graag.

De heer Ziengs heeft gevraagd of de Bad Bentheimroute sneller gereali-seerd kan worden dan 2037. We willen de investeringen hier een beetje plannen in lijn met wat er in het buitenland gebeurt. Duitsland heeft natuurlijk ook enige tijd mogen wachten op een nieuwe regering. We zijn bezig met de uitrolplannen. We hebben daar regelmatig overleg over, maar op dit moment heeft Duitsland geen plannen. We moeten dus goed afwegen of het zin heeft om het aan onze kant van de grens dan wel al te doen. Maar we zijn natuurlijk op allerlei fronten in gesprek met Duitsland over allerlei lijnen, dus ik ben uiteraard bereid om nog eens bij de Duitsers na te vragen of zij mogelijkheden zien voor versnelling. Op dit moment hebben ze daar nog geen plannen voor. Als daar verandering in komt, houd ik u daar graag via die voortgangsrapportages van op de hoogte. Mevrouw Van der Graaf vroeg nog naar de combinatie van 3kV en ERTMS. Het zou natuurlijk heel mooi zijn als we werk met werk kunnen combineren, maar er zijn ook trajecten waar dat in de praktijk heel lastig blijkt. Ik heb 25 miljoen vrijgemaakt voor alle innovaties, en daar zit ook een studie naar 3kV bij. Want het is natuurlijk een manier om energie te gebruiken; dat scheelt kosten. Maar er wordt nog een precieze MKBA over 3kV door ProRail en NS uitgewerkt. Het is belangrijk om die eerst goed in beeld te hebben. De combinatie blijkt lastig te zijn. Maar daar waar we mogelijkheden zien om dingen slim te combineren, zullen we dat uiteraard doen. Anders zal mevrouw Van der Graaf de opties, die zij wel ziet maar die wij nog niet gesignaleerd hebben, zeker onder de aandacht brengen.

Dat waren mijn antwoorden op de vragen over ERTMS.

De voorzitter:

Er zijn een paar blokken en u mag twee interrupties plaatsen. De heer Ziengs en de heer Van Aalst hebben een vraag.

Gaat uw gang, meneer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter. De Staatssecretaris heeft een antwoord gegeven op mijn vraag over de pilot met de 300 locomotieven van die 15 goederenvervoerders. Dank daarvoor. Misschien is het ook een idee om een Nederlands masterplan goederenvervoer op te stellen, waarbij aandacht wordt gegeven aan het Duitse beleid qua beveiligingssystemen. We zien namelijk dat 85% van het goederenvervoer naar Duitsland toegaat. Ik zie dit dus als laaghangend fruit. Daar kun je dus misschien een soort prioriteitenstelling in meenemen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het is heel terecht dat de heer Ziengs hieraan refereert. Het is echt de bedoeling dat er ook in Nederland een masterplan goederenvervoer komt. De sector werkt daar zelf ook hard aan. We zijn daarover in overleg met de sector. Het lijkt mij heel logisch om in die context goed na te denken over welke lijnen voor die goederenvervoerders prioritair zijn en hoe we dat kunnen meenemen in de prioritering van de uitrol. Ik hoop daarmee de vraag van de heer Ziengs beantwoord te hebben.

De **voorzitter**:

Zo te zien wel. De heer Van Aalst steekt zijn pen op. Gaat uw gang.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De Staatssecretaris geeft aan dat we in Europa allemaal ERTMS gaan invoeren. In hoeverre ontstaat er een ongelijk speelveld gelet op de verschillende versies en de bijbehorende verschillende kosten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het is niet zo dat Europa aan alle landen oplegt welke versie zij moeten implementeren. Wel is met de fabrikanten de afspraak gemaakt dat nieuwe versies altijd compatibel moeten zijn met eerdere versies; daarmee kun je met elke nieuwe versie terecht op de oudere versies. Vervolgens is het aan de landen zelf om een afweging te maken, zoals wij dat ook doen: gaan we werken met zo'n hybride versie? Kiezen we voor maximale innovatie of kiezen we voor meer bewezen technologie? Het maken van die afweging heeft Europa nadrukkelijk aan de landen zelf gelaten.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat is niet helemaal het antwoord waarop ik hoopte. Want dit is precies waar ik naartoe wilde: doordat je als verschillende landen keuzes maakt, krijg je volgens mij een ongelijk speelveld. Iemand kan kiezen voor een goedkopere versie. Is de Staatssecretaris met mij eens dat we op deze manier, ondanks dat het één systeem is, vanwege de verschillende versies een ongelijk speelveld creëren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het doet mij deugd dat de heer Van Aalst Europa heeft ontdekt. Maar ik wil niet zover gaan dat we via Europa zulke beslissingen over het nationale spoornetwerk tot in detail uitwerken. Dat gaat zelfs mij te ver. Elk spoornetwerk is natuurlijk anders. Je probeert de kosten per land zo laag mogelijk te houden door bijvoorbeeld gebruik te maken van vervangingsinvesteringen, want anders zou je moeten investeren in een al verouderend beveiligingssysteem. Elk land maakt daarin dus zijn eigen afwegingen. Als je kiest voor een ouder systeem, ben je ook eerder aan een update toe. Het is dus helemaal niet gezegd dat het over een langere periode slimmer en goedkoper is om met een oudere versie van het systeem te werken, want dan kun je weer met een update te maken krijgen. Het lijkt mij dus toch belangrijk dat elk land daarin zelf zijn afweging kan maken.

Wat de tegemoetkomingen betreft: het staatssteunkader geldt voor iedereen. Ieder land is op een gegeven moment aan dezelfde grenzen gebonden als het gaat om de vraag hoeveel het mag bijdragen om de eigen sector te helpen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we verder met de spoorprestaties. Ga uw gang.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja, voorzitter, de spoorprestaties. Er moet me wel één ding van het hart. We moeten opletten een suggestie te wekken die absoluut niet aan de orde is, namelijk dat allerlei prestatie-indicatoren zouden zijn aangepast om de NS een – om in de terminologie te blijven – easy ride te geven. Dat is absoluut niet het geval. Bij de start van de concessie zijn er inderdaad KPI's opgesteld. Die zijn zo opgesteld dat we de reiziger het meest recht doen. Want de reiziger staat – zo staat het in al die stukken – op één; dat is ook de achtergrond geweest bij het opstellen van die KPI's. Van sommige KPI's hebben we destijds gezegd dat we het graag anders zouden willen meten. Toen is er gezegd: dat kan nu nog niet, maar zodra het kan gaan we het aanpassen.

De zitplaatskans is er zo een. We hebben de KPI nu in het belang van de reiziger aangepast, en dan wil ik niet dat de suggestie wordt gewekt dat dat om andere redenen zou zijn gebeurd. Dus het ambitieniveau van de nieuwe prestatie-indicator is echt niet lager, maar we hebben sinds 2015 altijd gezegd dat je deze indicator eigenlijk niet op basis van een soort telling op één trein moet opstellen maar op basis van metingen in de hele spits, op dat hele traject. Dan weet je of de reiziger er wat aan heeft. Dat is een afspraak die ook met uw Kamer is gemaakt. Alle aanpassingen zijn overigens steeds met de consumentenorganisaties besproken en met de Kamer gedeeld. Om tot een besluit te kunnen komen, stellen consumentenorganisaties en de Kamer zichzelf de vraag: is het in het belang van de reiziger om deze aan te passen? Ik ben het overigens helemaal eens met alle woordvoerders die daarover zijn begonnen, dat we daar scherp op moeten zijn. We moeten er echt voor zorgen dat die KPI's inderdaad ten dienste staan van de reiziger. Dat deel ik dus helemaal met u, maar ik wilde de wellicht onbedoelde suggestie op dit punt even wegnemen. De KPO is ook niet gewijzigd om een strike te voorkomen, maar omdat we een betere indicator wilden, zoals al is aangekondigd in de vervoersconcessie 2015. Qua timing zouden we wel een heel vooruitziende blik hebben gehad als we toen al hadden kunnen inschatten dat er wellicht een derde strike zou zijn.

De heer Ziengs vroeg nog of de gegevens over de zitplaatskansen zijn opgevraagd. Ja, die zijn opgevraagd bij de NS. En de NS heeft mij laten weten dat zij geen scores over 2017 hebben. Ik vind ook dat we als we een afspraak hebben gemaakt over het aanpassen van de indicator, niet achteraf kunnen zeggen: we gaan je toch ook nog beoordelen op een andere indicator. Los van het feit dat ik dat principieel niet juist zou vinden en dat de indicator is aangepast in het belang van de reiziger, heeft de NS die scores dus ook niet meer.

De heer Ziengs heeft gevraagd hoe hij de passage in de schriftelijke antwoorden moet lezen dat de eerste twee strikes blijven staan. Daarmee snijdt hij een belangrijk punt aan. Ik vind het juist belangrijk dat die blijven staan, want anders zou je weer bij nul beginnen omdat je naar een andere indicator gaat. Dat kan natuurlijk niet. Daarom is het woord «erfopvolger» gebruikt om aan te geven dat die twee strikes blijven staan. Daarmee wordt aangegeven: nu moet je ook gewoon scoren op die indicator, want anders heb je een probleem. Het is dus juist vanuit het belang van de reiziger zo gedaan.

De heer **Ziengs** (VVD):

Gaat het om een periode van vijf jaar in totaal? Ik kreeg eerst de indruk dat het gaat om drie strikes achter elkaar, maar uiteindelijk las ik: drie binnen een periode van vijf jaar.

De **voorzitter**:

Een verduidelijkende vraag.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Nee, de afspraak is echt: drie strikes op een rij. Daarmee hoop ik de belangrijkste vragen over de KPI's te hebben beantwoord. Er is een heel aantal vragen gesteld over het winterweer. Hoewel er vandaag bij mij thuis weer een dun laagje ijs op de sloot lag, is het nog niet zo erg als het winterweer van destijds. NS en ProRail moeten zich natuurlijk goed voorbereiden op alle seizoensinvloeden. De allereerste vraag aan mij toen ik bij de premier naar buiten liep: mevrouw Van Veldhoven, u wordt Staatssecretaris voor het spoor, en de blaadjes gaan weer vallen. Ik kan veel doen, al helemaal samen met u, maar de invloeden van het weer kunnen we niet voorkomen. Wel kunnen we ons er goed op voorbereiden. Er werd gevraagd waarom dat verbeterprogramma is gestopt. Liever dan er een apart programma voor te maken, willen we dat het structureel goed wordt voorbereid, en dat goed wordt geanalyseerd hoe het in het afgelopen seizoen is gegaan, waar nog knelpunten zitten en hoe het aangepakt moet worden. Voor de liefhebbers: dat is de plan-do-check-actcyclus. Dat gaat natuurlijk elk jaar op die manier gebeuren, ook voor het winterweer. Dus u krijgt nog de evaluatie van wat er deze winter is gebeurd, met daarbij de punten waarop het nog beter kan. Voor mij is het in ieder geval heel helder dat we bij het begin van de herfst bij ProRail checken of alle werkzaamheden aan de wissels – want dat is een langlopend programma – klaar zijn voor de winter. Want je weet maar nooit wanneer de winter invalt.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik denk dat de Staatssecretaris door wil naar het volgende blokje. Of nog niet?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Nee, ik moet nog een paar vragen beantwoorden.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dan wacht ik even af.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Meneer Van Aalst heeft gevraagd waarom de treindienst na de storm zo langzaam op gang kwam. De avond van de storm ben ik in Utrecht geweest en heb daar met een aantal medewerkers van ProRail en NS gesproken. Zij hebben mij uitgelegd hoe dat gaat. Om te achterhalen wat er aan de hand was en hoe het spoor erbij lag moesten ze eerst het hele spoor schouwen, voordat ze weer treinen konden laten gaan rijden. Toen de wind was gaan liggen, konden er niet direct weer treinen gaan rijden. Dat schouwen kun je niet altijd in vliegende storm doen, want er zijn arboregels die bepalen dat je boven windkracht 6 niemand het spoor op mag sturen omdat dat te gevaarlijk is. Dat levert een zekere vertraging van de start van het schouwen op.

Bij het schouwen bleek dat er 97 bomen van de rails moesten worden gehaald en dat op 40 plaatsen de bovenleiding kapot was. Gelet op die cijfers heb ik groot respect voor het feit dat ze het de dag erna, in ieder geval in grote mate, allemaal weer op orde hadden. Het kost dus inderdaad een aantal uren voordat het zover is. Ik heb daar begrip voor, maar we hopen het natuurlijk allemaal zo snel mogelijk op de rit te krijgen en de reizigers daar zo goed mogelijk over te informeren.

Een van de leden heeft gevraagd waarom NS en ProRail pas zo laat hebben besloten om te stoppen met rijden. Op basis van de weersverwachting en de situatie op het spoor neemt de treindienstleider een besluit. Deze man met bijna decennialange ervaring moet op een gegeven moment beoordelen of het nog veilig en verantwoord is om door te blijven rijden. Ik vind ook dat we dit soort operationele beslissingen moeten overlaten aan de mensen met ervaring. Ik ben bij de treindienst-

leiding geweest. Je ziet daar de hele situatie op het spoor; alle verstoringen worden daar in kaart gebracht, en zij weten precies wat de corridors zijn en waar er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Uiteindelijk, op het moment dat zij denken dat het niet meer verantwoord is om te rijden, nemen zij de beslissing om de treindienst te stoppen. Als zij zo'n storm zien aankomen, wordt er natuurlijk al wel nagedacht over een landelijk uitgedunde dienstregeling, om een situatie te voorkomen waarin alles stilligt.

Dan kom ik bij het onderhoud aan het spoor. Dat komt straks ook nog aan de orde naar aanleiding van een vraag van mevrouw Van der Graaf over de trein naar Groningen. Er wordt weleens over gedroomd en hardop over nagedacht hoe mooi het zou zijn als we een snelle verbinding naar Groningen of Maastricht konden realiseren. Tussen droom en daad staat altijd de harde realiteit van de zak met geld, maar ik weet zeker dat de heer Eringa droomt van onderhoud aan het spoor zonder dat iemand er last van heeft. Dat zouden we natuurlijk allemaal graag willen. Daarom wordt er ook naar innovaties gekeken. We moeten steeds blijven werken aan innovaties en blijven werken aan zo min mogelijk overlast op het spoor. ProRail werkt bij de planning van de buitendienststellingen voor 2018 al zo veel mogelijk in de geest van die nieuwe werkwijze, om die overlast voor reizigers en verladers zo veel mogelijk te beperken. Eind 2019 is die nieuwe manier van werken volledig geïmplementeerd, en in de dienstregeling van 2021 wordt dit toegepast.

De heer Amhaouch heeft in het kader van het winterweer nog gevraagd of de top tien van stations altijd bereikbaar zou kunnen zijn. Ook heeft mij iemand gevraagd of ik kan garanderen dat er geen storingen meer zullen zijn. Met het geven van dat soort garanties moet je altijd heel voorzichtig zijn, omdat je nooit alles kunt overzien. Bij bijvoorbeeld het vervangen van de gasverwarming door elektrische verwarming wordt wel degelijk gekeken wat de meest prioritaire wissels zijn. Hoe kunnen we er op de plekken waarvan we weten dat die heel cruciaal zijn als eerste voor zorgen dat alles op orde is? Maar bij winterweer blijft altijd de mogelijkheid bestaan dat er zich storingen voordoen door bijvoorbeeld intensieve sneeuwval. Die is ook niet altijd gelijk verdeeld over het hele land. Iemand van u vroeg ook waarom het in Limburg wel goed is gegaan. Ik meen dat het in het noorden ook goed ging. Het heel simpele antwoord op die vraag is: omdat de storm daar niet zo hevig was. Dit heeft effect op waar de bomen omvallen. En al doe je ontzettend je best en prioriteer je je inzet goed, dan nog kun je daarmee niet garanderen dat je nul verstoringen zult hebben.

Dat waren mijn antwoorden op dit punt.

De voorzitter:

Ik zie een vraag van de heer Sienot.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik ben natuurlijk nieuw op dit onderwerp, maar als we nu weten dat iets beter kan en we ook weten hoe we dat gaan doen, maar het pas in 2021 wordt geïntroduceerd, dan denk ik: het is nu begin 2018, dus dat zijn nog wel heel veel jaren. Wellicht kan de Staatssecretaris dat toelichten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het opstellen van een dienstregeling kost heel veel tijd. Het is dus sowieso een vertragende factor dat je bijna een jaar van tevoren al de nieuwe dienstregeling klaar moet hebben. Die nieuwe manier van werken moet ook nog helemaal geïmplementeerd worden in allerlei lopende processen. Allerlei onderhoudswerkzaamheden staan natuurlijk al langjarig gepland; daar zal ik straks nog iets meer over zeggen. Daar worden contracten met aannemers voor afgesloten et cetera. Dus als je dat wilt gaan implemen-

teren, dan kost dat tijd, nog even los van het feit dat ook een dienstregeling moet worden ingepland. Dat levert dus die vertraging op. Ik snap het ongeduld van meneer Sienot. We doen er alles aan om dat zo snel mogelijk te doen, maar dit is gewoon de realiteit waarmee we te maken hebben.

De voorzitter:

Meneer Sienot, tevreden? Dan geef ik het woord aan de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik heb een vraag over het winterweer en de keuzes die toch gemaakt moeten worden. Ik heb ProRail heel hoog zitten, maar ik heb niet de illusie dat ProRail bij heel slecht weer, bij winterweer, alle 7.000 wissels, 12.000 seinen en nog eens 2.500 spoorweginvergangen onder controle heeft. Toch vind ik het belangrijk dat ze bij slecht weer wél sturen op zero defects voor de kritische lijnen, zodat de Randstad bereikbaar is maar ook Amersfoort, Arnhem en Eindhoven. Mensen moeten in elk geval van de ene kant van het land naar de andere kunnen gaan. Wordt er op bepaalde prioriteiten gestuurd? Ik denk dat dat heel veel te maken heeft met het leggen van de juiste focus maar ook met verwachttingsmanagement. Ik geloof niet dat we dat allemaal aan ProRail kunnen overlaten, hoe hoog ik ze ook heb zitten. Dat is veel te veel. Maar hoe kunnen we de delen van het land bij slecht weer wel met elkaar verbinden? Ik geef het voorbeeld van de wissels. Dat zijn er 7.000, en een deel daarvan is al uitgevoerd, maar nu lees ik in de schriftelijke beantwoording dat er nog een tijdje overheen gaat voordat we daar helemaal doorheen zijn. Wordt dat op de juiste trajecten versneld? Van het winterweerprogramma heeft het bureau Twynstra Gudde gezegd dat we dat stoppen. Welke concrete doelstellingen spreken we af met NS, andere vervoerders en ProRail om dat voor de volgende fase mee te nemen? Volgens mij kunnen we altijd blijven verbeteren.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik begin op een aantal punten waarop ik het geheel met de heer Amhaouch eens ben. Ik heb ProRail ook hoog zitten en deel de analyse van de heer Amhaouch dat we een bepaald realisme moeten hebben over dat je in zo'n extreme situatie waarschijnlijk niet alles in de lucht zult kunnen houden en dat het dan belangrijk is om goed te kijken waar je je middelen en mensen inzet. Op het punt van het rapport van Twynstra Gudde is het heel belangrijk om te zeggen dat het einde aan het verbeterprogramma, dat een specifieke soort van sturing is op ProRail, niet betekent dat het een einde is aan het verbeteren van de situaties rondom de wissels. Het is een langjarig programma dat niet stopt. Elke keer wordt er weer een nieuwe tranche aan wissels aangepakt. Daarom wil ik voor de tranche die voor komend jaar staat aan het begin van de herfst weten of we klaar zijn voor hetgeen wat er nu nog gedaan wordt. Ik heb intern de vraag gesteld of het niet sneller kan, maar het blijkt dat het programma niet zomaar te versnellen is omdat het impact heeft op een combinatie met allerlei andere werkzaamheden, en dus hinder tot gevolg heeft. Daar moeten we wel telkens goed naar kijken. Gooi je dan de hele boel op slot voor de aanpak van een bepaalde wissel? Welke overlast brengt dat dan weer met zich mee? De garantie voor zero defects kunnen we met elkaar niet geven vanuit hetzelfde realisme als waar de heer Amhaouch het over had. De vraag of er bepaalde corridors zijn waar je nog eens prioritair naar gaat kijken, zodat mensen niet helemaal vaststaan aan de andere kant van het land, is interessant. Ik kan niet zo beantwoorden in welke mate ProRail dat meeneemt, maar ik ben wel bereid om die vraag te stellen, want die is reëel. Nogmaals, ik geef geen garantie op de uitkomst, maar ik ben wel bereid om dit punt met ProRail te bespreken.

De voorzitter:

Mooi. Dan gaan we verder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Dan ga ik van mapje wisselen. Het rostrum is namelijk van zo'n formaat dat er precies één mapje op kan.

We komen bij de hsl en de Eurostar. Een groot aantal leden heeft aangegeven dat het heel mooi is als we de trein kunnen inzetten als alternatief voor het vliegtuig. Dat deel ik natuurlijk. De trein is hartstikke comfortabel. Je komt van stadscentrum meteen in stadscentrum, dus het is vaak een heel snelle optie. Voor het aantrekkelijk maken van de trein, het aantrekkelijker maken dan die misschien nu al is, is het een heel goede optie om de reiziger een perfecte verbinding te geven van de ene stad naar de andere. Ik heb aangegeven dat ik voor de zomer een overzicht zal geven rond de verschillende grensoverschrijdende verbindingen. Daarbij richt ik me op bestemmingen tot ongeveer 500 kilometer. Zoals we al in een eerder debat hebben gewisseld kan ik natuurlijk mijn best doen om de trein naar Rome aantrekkelijk te maken, maar is de invloed van het stukje Nederland op de aantrekkelijkheid van het geheel toch beperkter dan wanneer het gaat om de eerste grote verbindingen vanuit Nederland. De NS verkent bijvoorbeeld de mogelijkheden voor versnelling naar Berlijn door materieel te gebruiken dat in beide landen inzetbaar is. Dat soort opties verkennen we. Ook de versnelling en verbetering van de verbindingen naar Düsseldorf en Aken zijn prioritair. Ik had al toegezegd dat ik met een brief over internationaal spoor kom. Die komt voor de zomer. Dan het punt van de Eurostar. Ik ben blij te constateren dat we blij zijn met elkaar dat die trein gaat rijden. Vanaf 4 april gaat de trein twee keer per dag rechtstreeks van Londen via Brussel naar Rotterdam en Amsterdam. Vanuit Nederland moet nog een tussenstop plaatsvinden in Brussel voor paspoortcontrole. Daar gingen een aantal vragen over. Ook is er gevraagd of het niet sneller kan. Misschien is wel van belang dat we ons goed realiseren dat de afspraak die we in 2015 hebben gemaakt, er een was voor zo'n indirecte verbinding. Die afspraak hebben we gemaakt. Daarvoor is ook alles ingericht en in gereedheid gebracht. Toen is op een gegeven moment Eurostar gekomen met een nog betere aanbieding, namelijk met een rechtstreekse verbinding. Ons is gevraagd of we daaraan willen meewerken. Wij hebben daarop gezegd dat we daar zeker aan mee willen werken. Omdat de trein door Nederland en België via Frankrijk zonder paspoortcontrole naar Engeland gaat, moet je afspreken waar je de paspoortcontrole doet. Ik denk dat u zich allemaal kunt voorstellen dat dit niet alleen in de context van de brexit, maar ook in de context van terroristisch geweld dat er is geweest en van migratiestromen die er de afgelopen jaren zijn geweest en nog steeds zijn, om zorgvuldigheid vraagt. Mijn collega van JenV Mark Harbers en ik zetten alles op alles om die afspraken zo snel mogelijk te maken. Ik heb hem aangeboden om zodra die directe trein er is, er samen een ritje mee te maken. Ik hoop dat dit hem extra kan motiveren om alles op alles te zetten om dit zo snel mogelijk te realiseren. Dat willen we dus graag. We werken daar op allerlei fronten aan. Maar weet dus dat dit een plus is op de afspraken zoals we die zelf eerst hadden gemaakt. Dat is ook een reden waarom we er later aan begonnen zijn.

De voorzitter:

Er zijn een aantal vragen tussendoor. Allereerst de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

De Staatssecretaris geeft aan dat er een plus is voorgesteld op eerder gemaakte afspraken. Dat zal zo zijn, maar in feite is er al heel veel ervaring op het gebied van het inchecken. Kijk naar het akkoord van Schengen en dergelijke. We weten dat er wel degelijk allerlei mogelijkheden zijn om

stromen reizigers te controleren. Het systeem dat nu gehanteerd wordt, waarbij in Londen inderdaad de Franse douane staat en, andersom, in Frankrijk mensen uit Groot-Brittannië staan, lijkt ook simpel te realiseren te zijn in Amsterdam en Rotterdam. Als je eenmaal in die trein zit, kun je zo doorglijden naar Groot-Brittannië, naar Londen. Wat dat betreft moet het toch niet zo moeilijk zijn. Ik weet dat de Staatssecretaris van JenV – ik had net «V en J» staan, maar dat was de benaming in de vorige periode – groot treinliefhebber is. Mijn vraag was daarom in concreto of dit gewoon niet sneller kan. Ik heb stukken gezien waaruit blijkt dat je het gewoon met een simpel contractje kunt regelen tussen landen onderling. Dat hoeft toch niet zo moeilijk te zijn als de Staatssecretaris veronderstelt? Als we overigens de bladen in Groot-Brittannië erop nalezen, denken die daar ook iets anders over.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben blij dat de heer Ziengs dat inbrengt, want dan hoef ik niet te verraden dat de heer Mark Harbers inderdaad groot treinliefhebber is. Ik kan u verzekeren dat hij er absoluut alles aan doet wat hij kan om dit zo snel mogelijk te regelen, maar er moeten een aantal zaken worden vastgelegd in een verdrag. Een verdrag sluiten met vier landen, inclusief het tekenen, ratificeren en implementeren daarvan, kost gewoon tijd. Ik ga de heer Ziengs en u allemaal nog eens herinneren aan deze haast wanneer ik met dat verdrag naar de Kamer kom, zodat wij in ieder geval zorgen voor een snelle behandeling en implementatie. Het is echt geen gebrek aan wil. Dat internationale verdrag is uiteindelijk nodig. We proberen via een soort tussenvormen, zoals letters of intent, te kijken wat er kan om het te versnellen. Die ambitie deel ik helemaal met de heer Ziengs. Maar als het zo simpel was als hij het voorstelt, hadden we dat ook zo gedaan. Dat kan ik hem absoluut verzekeren. Een van de zaken die een rol speelt is de capaciteit van de KMar. Maar werving en training zijn geen probleem. We zorgen ervoor dat die voor de huidige planning eind 2019 gereed zijn. We werken echt aan alles waar we aan kunnen werken. Dat doen we om het zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen. Die zekerheid kan de heer Ziengs hebben. Het is een prachtige verbinding als we die rechtstreeks tot stand kunnen brengen. Nogmaals, zowel mijn collega van JenV als ikzelf wil die heel graag zo snel mogelijk tot stand brengen. Daar doen we alles aan. Ik hoop dat de Kamer bereid zal zijn om het verdrag, wanneer dat komt, snel te behandelen.

De heer Laçin (SP):

Ik geloof de Staatssecretaris als zij zegt dat de Staatssecretaris van JenV en zij er alles aan doen, maar ik zou iets meer inzicht willen hebben in wat «alles» is. Kan zij ons informeren, nu of schriftelijk, over het proces en over wat er allemaal gebeurt om dit zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik kan daar nu al wel wat meer over zeggen. Er moeten afspraken gemaakt worden met Frankrijk, België en het VK over de uitvoering van de grenscontroles en over de samenwerking op het gebied van politie en justitie. Ook moeten afspraken worden gemaakt over onderwerpen als rechtshandhaving, douanecontrole, beveiliging en grensoverschrijdende criminaliteit. Die moeten voor een deel in verdragen worden vastgelegd. Aan het soort onderwerpen dat ik noem hoort u al dat het niet per se altijd even makkelijk is om in een overgangssituatie die wordt uitonderhandeld, die zaken allemaal vast te leggen. Ik wijs in dat kader weer even op de context van de brexit. We kijken of we met letters of intent een en ander kunnen versnellen. Mijn collega van JenV weet tot in detail waar daarin de haken en ogen zitten. Als u naast deze onderwerpen nog wat meer details wilt hebben, ben ik graag bereid om samen met hem te kijken wat we

daar nog meer over op kunnen schrijven. Wees ervan verzekerd dat we er allebei aan trekken. Ik ben ook blij met de samenwerking met JenV op dit punt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor dat er hard aan gewerkt wordt, maar toch snap ik niet helemaal waarom tussen België en het Verenigd Koninkrijk een bilaterale afspraak genoeg is en dit ook al jaren zo is en dat voor Nederland vervolgens een verdrag met vier landen nodig is. Zelfs al is dat verdrag met vier landen nodig, kan er dan in de tussentijd niet gewerkt worden met een bilaterale afspraak, zoals die op dit moment al geldt tussen het Verenigd Koninkrijk en België? Ik zou heel graag een brief ontvangen waarin uitgelegd wordt hoe het versneld kan worden en waarin het tijdspad wordt toegelicht, zodat duidelijk is wanneer de Kamer deze bilaterale afspraak of het verdrag voorgelegd krijgt. Zo kan er tempo gemaakt worden in het afhandelen daarvan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Laat helder zijn dat ik het ongeduld van de Kamer deel. Ik zie het alleen als een aansporing om alles op alles te zetten om het zo snel mogelijk te doen. Dat doen we ook. Ik zet graag uiteen hoe we dat doen en waar we aandacht aan besteden. Ik ben graag bereid om dat in een brief samen met mijn collega nog een keer aan u uit te leggen. Waarom kan dit voor de Belgen wel? Zij hebben een verdrag, en wij niet. Dat maakt het verschil. Maar nogmaals, ik ben graag bereid om in een brief nog een keer aan u uit te leggen waar dat verschil zit. De Belgen hebben natuurlijk al langer de Eurostar. Zij hebben al een verdrag. Wij moeten nu een verdrag gaan opstellen. Dat kost tijd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat ik begreep, is dat de Belgen een bilaterale afspraak hebben met het Verenigd Koninkrijk. Suggereert de Staatssecretaris dat België daarnaast een vierlandenverdrag heeft?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We zullen het in de brief allemaal exact opschrijven. Als die trein uit Nederland vertrekt, gaat die door vier landen. Daarom is een vierlandenverdrag nodig om de afspraken op de punten die ik net noemde vast te leggen. Voor België scheelt dat natuurlijk één land, want daarbij gaat het om België, Frankrijk en Groot-Brittannië. Ik heb begrepen dat er een driepartijenverdrag is tussen België, VK en Frankrijk. Wellicht heeft u andere informatie. Ik ben graag bereid om het nog een keer in een brief neer te leggen, maar ik verzeker u dat als het sneller kon, ik dat ook echt gedaan had. Wij zijn er principe klaar voor met alle infrastructurele maatregelen en dergelijke. Wat ons betreft gebeurt het zo snel mogelijk. Er zit geen enkele reden aan onze kant om het complexer te maken dan noodzakelijk. Maar ik leg graag samen met mijn collega in een brief uit waarom het wel wat complexer is dan we met elkaar zouden willen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we verder, wellicht met het blokje goederenvervoer?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb nog een paar vragen op dit punt over de hsl.

De heer Van Aalst stelde een vraag over andere aanbieders op de hsl. Zolang de NS de prestaties levert die we hebben afgesproken, hebben we een contract. We hebben twee weken geleden gesproken over 2020, het jaar waarin we de midterm review met elkaar bespreken. Dan hoor ik graag hoe de heer Van Aalst denkt over de toekomst. Zolang de NS levert,

hebben we gewoon een contract. Daar staan we dan ook voor. Daar horen ook de producten op de hsl bij.

Mevrouw Kröger wilde graag de kluslijst van de hsl. We investeren inderdaad 60 miljoen in verbeteringen op de hsl. Dat gaat om punten waarbij je echt ziet dat de reiziger er last van heeft. We hebben aantoonbare maatregelen waarmee we die punten kunnen ondervangen. Ik denk daarbij aan het Hollandsch Diep. Wanneer het daar hard waait, kun je de hogesnelheidslijn eigenlijk niet gebruiken en moet je overstappen naar het conventionele spoor. Toen ik samen met Rogier van Boxtel en volgens mij Pier Eringa in de Thalys zat op de terugweg van de klimaatop in Parijs, gebeurde dat dus. Het waaide te hard op het Hollandsch Diep. Je wordt dan van de hogesnelheidslijn af gehaald. Dat kost heel veel tijd. Vanuit die 60 miljoen worden er bijvoorbeeld windschermen gebouwd om de situatie op het Hollandsch Diep aan te pakken. Een ander punt dat wellicht een aantal van u die weleens mee zijn geweest met de IC hebben gezien, is dat de overgangen tussen de spanningen een probleem zijn. De machinisten hebben aangegeven dat daar wat verbeterd kan worden, met name tussen gewoon spoor en hogesnelheidsspoor. Daarvoor treffen we ook maatregelen uit de 60 miljoen. Dat zijn heel praktische dingen uit de praktijk die we geïmplementeerd willen hebben voordat de nieuwe generatie intercity's er is.

Meneer Ziengs vroeg nog of die 60 miljoen invloed heeft op de zitplaatskans. Dat is in zoverre zo dat ik hoop dat het ook echt tot betere prestaties leidt en dat het minder uitval van treinen of grote vertraging van treinen betekent. Als het minder uitval van treinen betekent, heeft het een invloed op de zitplaatskans. Maar ik hoop dat het vooral minder vertraging voor de reiziger betekent op die lijnen.

Dan waren er nog vragen over de hsl in relatie tot de IC Dordrecht-Breda. De bereikbaarheid van Dordrecht was natuurlijk gelinkt aan een besluit over de hsl. We hebben toen uitgebreid gesproken over de positie van Dordrecht. Toen is er voor een zekere periode een pendel afgesproken. Toen is ook afgesproken dat na afloop van die periode gekeken zou worden naar een structurele oplossing. Die structurele oplossing is er nog niet. Er zijn verschillende opties bekeken de afgelopen jaren, maar die waren vanwege de inpasbaarheid of vanwege de vervoersvraag – hoeveel mensen willen op een bepaald moment een bepaald traject afleggen? – geen oplossing.

Het is wel fijn dat met het doortrekken van de sprinter vanaf Dordrecht, naast Breda en Tilburg nu ook Den Bosch, Nijmegen en Arnhem rechtstreeks bereikbaar zijn. Een rechtstreekse trein is natuurlijk altijd fijner dan wanneer je drie keer moet overstappen. Dat is wel gelukt, maar ik vind dat we nu niet kunnen zeggen: jammer dan, Dordrecht. Ik ben dus wel bereid om met de regio nog eens te kijken of er voor 2019 nog een tijdelijke oplossing mogelijk is en om met elkaar dit jaar een structurele oplossing te vinden. Ik ben mij bewust van de problematiek. Ik vind dat we daar nog verder met Dordrecht over moeten spreken.

Dan was er nog een vraag over een andere internationale verbinding, namelijk de verbinding Eindhoven-Düsseldorf. Volgens mij vroeg de heer Ziengs daarnaar maar in ieder geval ook de heer Sienot. In relatie tot de aanbesteding met de Duitse VRR: eind februari vindt een informele consultatie van de consumentenorganisaties plaats. IenW werkt nu met het Verkeersverbund Rhein-Ruhr, VRR, aan een concrete samenwerkingsovereenkomst. Voor de zomer van 2018 hopen wij deze vast te stellen. Op basis van die afspraken kan dan echt een aanbestedingsplan worden opgesteld en kan er in 2019 worden aanbesteed.

Meneer Sienot vroeg nog waarom opbrengsten terugvloeien naar de concessieverlener. Dat ging ook over Eindhoven-Düsseldorf. Kosten en opbrengsten worden in beide landen verdeeld: Duitse kosten en opbrengsten aan de Duitse kant en idem aan de Nederlandse kant.

Dan de stand van zaken rond Hamont-Weert. De provincie Limburg heeft een kostenraming gemaakt van de benodigde investeringen in de infrastructuur voor reactivering. Die raming wordt nu getoetst door ProRail. Ondertussen wordt verkend welke vervoerders onder die voorwaarden geïnteresseerd zijn om op die lijn te rijden. We kunnen natuurlijk infrastructuur klaarmaken, maar er moet ook een vervoerder zijn. Het is een beetje een kip-en-eisituatie. Daarom zijn we parallel de mogelijkheden aan het verkennen.

Mevrouw Kröger stelde nog: onder de 700 km niet met het vliegtuig. Overigens was het volgens mij binnen de Kamer onder de 500 km, maar het goede voorbeeld geven is natuurlijk belangrijk. Daarom bepaalt de regeling buitenlandse dienstreizen van lenW dat er geen gebruik mag worden gemaakt van het vliegtuig als een treinreis korter duurt dan 6 uur. Dus wat de Kamer zichzelf oplegt, leggen wij onszelf ook op in dezen. Als ik het goed heb, waren dat de vragen over de hsl/Eurostar, voorzitter. Dan zou ik door willen gaan naar het goederenvervoer.

De voorzitter:

Ik zie een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had één onderwerp gemist.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Ja, terecht. De nachttrein?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zowel de nachttrein als de TEN-T-conferentie. Gaat die weer georganiseerd worden en hoe zit het met de actieplannen? Maar misschien kwam dat nog.

De voorzitter:

Ja hoor, dat komt er allemaal aan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Dat komt allemaal nog, maar die nachttrein hoort hier inderdaad bij. Daar heeft u gelijk in. Ik ben zelf een enorme fan van nachttreinen. Die zijn fantastisch! Kinderen vinden ze ook heerlijk overigens. De vraag was: ben ik bereid om kortingen voor het gebruik van het spoor door nachttreinen met ProRail te bespreken? Ja hoor, daar ben ik toe bereid, al geef ik geen garantie over de uitkomst. Ik snap ook de argumentatie van mevrouw Kröger om te kijken wat kan, maar ik zeg er meteen bij: we moeten de consequenties van alles wat we doen goed en integraal bekijken. Als we meer in de nacht gaan rijden, hebben mensen er in de nacht ook weer meer last van. Die discussie voeren we ook over het goederenvervoer: als je in de nacht rijdt, levert dat ook weer extra hinder op. Al dat soort dingen moeten we goed met elkaar afwegen, maar ik ben zeker bereid dat te bespreken.

Dan was er nog een vraag over de follow-up van de spoortop, maar volgens mij vroeg mevrouw Kröger naar de TEN-T. Ik weet niet of dat hetzelfde is als het vierlandenplatform. Het vierlandenplatform komt frequent bij elkaar. Er is dit voorjaar weer een bijeenkomst en er komt een rapportage eind 2018, maar volgens mij doelt u met het TEN-T meer op de Europese top. Daar kom ik zo meteen nog even op terug.

Dan kom ik bij het masterplan gebruiksvergoeding spoorgoederen. Het is al een paar keer aan de orde gekomen: spoorgoederenvervoer is in heel grote mate inherent internationaal, dus is een level playing field ontzettend van belang. Aangezien we veel met Duitsland te maken hebben, hebben we in het regeerakkoord opgenomen dat het level playing field met Duitsland van belang is. Nou zit het Duitse systeem wat

anders in elkaar dan het Nederlandse, maar we moeten ervoor zorgen dat onze ondernemers onder de streep even goed kunnen concurreren als de Duitsers. De sector zelf neemt daar een aantal maatregelen voor of maakt afspraken over een aantal zaken. Dat gaat bijvoorbeeld over de logistieke afhandeling in de haven. Als je die kunt optimaliseren, scheelt dat voor al die partijen veel geld. Maar ook wij doen een aantal zaken. We komen ook nog te spreken over de gebruiksvergoeding.

Daarnaast wil je eigenlijk het gebruik van stillere treinen en de Betuwe-route stimuleren zodat je overlast op andere trajecten kunt beperken. We zijn bezig een pakket maatregelen vast te stellen en kijken ook naar dat masterplan van het Duitse goederenvervoer. Het lastige is dat op dit moment nog niet duidelijk is wat dit Duitse kabinet daar daadwerkelijk van gaat uitvoeren en in welke mate en met welke snelheid. Die informatie hebben we wel nodig om de maatregelen voor het level playing field goed te kunnen vormgeven.

Een van de elementen uit dat pakket van maatregelen is de hoogte van de gebruiksvergoeding. Er werd al even gerefereerd aan het besluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur. Dat treedt in maart in werking. Daardoor heb ik een haakje om te gaan variëren met het tarief zodat we kunnen komen tot een level playing field. Dat besluit was eerst nodig als basis om vervolgens de tarieven te kunnen bijstellen. Over die tariefbijstelling komen we nog met elkaar te spreken.

Over de betrouwbare efficiënte dienstverlening in de havengebieden heb ik al wat gezegd, net als over ERTMS. We zitten in de ombouw, maar we hebben ook middelen om de locomotieven om te bouwen. Daarnaast zijn duurzaamheid en veiligheid voor de leefomgeving belangrijke aandachtspunten. Als je meer via het spoor wilt doen, moet je ook zorgen dat dat allemaal past binnen de plafonds. Dan is sturen op stillere treinen heel belangrijk om het goederenvervoer te accommoderen. Voor de zomer kom ik met een invulling van dat pakket. Daar hoort ook deregulering bij.

Als we een en ander op een andere manier kunnen doen of zonder bepaalde regels kunnen omdat we het op een andere manier hebben geborgd, gaan we dat zeker niet nalaten. Dat kunnen we vooral doen op basis van ervaringen met de sector.

Ik krijg net nog goed nieuws. De AMvB treedt versneld in werking: nog deze week en niet pas in maart. Dat is het laatste nieuws van het front. Ik refereerde net in de context van de nachttreinen al even aan de motie-Jetten/Kröger om goederentreinen in de nacht langzamer te laten rijden. Mevrouw Kröger wil 's nachts graag meer mensen in de trein maar daarbij ook goed kijken naar de omgevingsaspecten. Dat verbaast mij niets. Dat hoort natuurlijk bij elkaar. We kijken natuurlijk naar de omgevingsaspecten en proberen met name de trillingen zo veel mogelijk te verminderen. Dat idee van langzamer rijden klinkt dan heel logisch, maar dat wordt nog onderzocht. Op dit moment is er nog geen eenduidig verband te leggen tussen een lagere snelheid en een afname van trillingen. We onderzoeken dat allemaal, maar op dit moment geef ik even een winstwaarschuwing richting mevrouw Kröger. Het klinkt allemaal contra-intuïtief. Precies daarom onderzoeken we dit soort zaken, want je wilt op basis van de feiten weten of het effectief is. We kunnen op dit moment nog niet eenduidig vaststellen dat dat echt helpt. En voor mij is het belangrijk dat het de mensen helpt die ernaast in bed liggen. Op zes locaties zijn praktijkproeven uitgevoerd, waarbij de snelheid van de treinen en de hoeveelheid trillingen die de treinen veroorzaken zijn gemeten. We onderzoeken het nog wel, maar de conclusies, zeg ik maar even als winstwaarschuwing, zijn nog niet eenduidig.

Meneer Sienot vroeg om de prognoses bij de boog van Meteren te actualiseren. Die zijn recent geactualiseerd: in de NMCA 2017. Daarin is gekeken naar een toekomstvaste goederenroute tussen Rotterdam-Zuid en Oost-Nederland. De boog van Meteren is van belang om de Brabant-route te ontlasten. Bij de Brabantroute gaan de treinen door heel veel

steden. De boog bij Meteren is van belang om langer door te kunnen rijden over de Betuweroute. De weging zal zijn: de Brabantroute ontlasten versus meer treinen langs Meteren laten rijden. Steeds wanneer wij het hebben over het goederenvervoer is dat de afweging. Dat is niet altijd makkelijk.

Het is eigenlijk een soort ladder. We zeggen allemaal: bepaalde stoffen willen we zo veel mogelijk van de weg af – dat geeft de meeste overlast en is het gevaarlijkst – naar de trein en de binnenvaart. Dat proberen we allemaal. De hoeveelheid die je graag per spoor wilt, moet je dan gaan verdelen. Dat probeer je zo te doen dat je zo min mogelijk hinder hebt. Zo kom je uiteindelijk tot een eerlijke verdeling van de stromen, maar het blijft altijd een soort waterbed: als je het ergens weghaalt, wordt het ergens anders meer. Dat is toch de realiteit, waarbij we alle maatregelen moeten nemen die we kunnen nemen om die hinder te beperken. We moeten sowieso binnen de wettelijke normen blijven. Dat spreekt voor zich. Zelfs daarbinnen kunnen we kijken welke maatregelen we kunnen nemen om de hinder te verminderen, maar bij alle voordelen die goederenvervoer over het spoor heeft, moeten we ons realiseren dat het ook betekent dat je wel een trein hoort langskomen.

Volgens mij waren dat de vragen over het masterplan en het spoorgoederenvervoer.

De heer **Sienot** (D66):

Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat er een actualisatie van de businesscase zou plaatsvinden van de boog van Meteren. Maar ik ben nog niet helemaal gerust dat wij daar echt een lijn gaan aanleggen waarvan tegen de bewoners gezegd kan worden: daar zal ook gewoon gebruik van worden gemaakt. Uiteraard is dat met hinderbeperking, maar dat heeft u duidelijk uitgelegd. Maar gaat er echt gebruik van worden gemaakt? Heeft u daar al meer inzicht in?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Die NMCA, Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, is in 2017 geactualiseerd. Dat zijn de laatste inzichten die we hebben. Die zijn van heel recent. Het ligt niet direct voor de hand om die nu weer te actualiseren. Maar wanneer het echt voor overlast gaat zorgen, is wanneer er treinen overheen komen. We kunnen daar rekening mee houden bij het in de tijd zetten van verschillende zaken. Overigens ben ik zelf van plan om daar een keer te gaan kijken, want ik weet dat er veel zorgen leven daar in de regio. Dus ik wil graag zelf een keer daarheen gaan om de zorgen van die mensen te horen. Blijft staan wat ik net heb gezegd over het goederenvervoer en de verdeling van de lasten: dit is iets wat we allemaal graag willen omdat het zo veel voordelen heeft om het over het spoor te doen. Nogmaals, de wettelijke normen gaan we sowieso overal handhaven, maar binnen dat kader proberen we de overlast zo veel mogelijk te verminderen en zo eerlijk mogelijk te verdelen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik hoorde Staatssecretaris zeggen dat de sector hard werkt aan het masterplan goederenvervoer. Maar wat is de rol van het ministerie en andere organisaties, zoals ProRail, bij dat plan en wanneer kunnen we dat verwachten? Dat is een. Twee, ik ken de Staatssecretaris als iemand die altijd staat voor duurzaam vervoer, via water of via spoor. Wat is haar ambitie? Ik zou graag haar ambitie willen horen van het goederenvervoer. Wat gaan we de komende jaren doen? Kunnen we dat straks ook teruglezen in dat masterplan of in die roadmap goederenvervoer? Dan weten we wie aan welke knoppen kan draaien om nog meer goederen via het spoor te vervoeren en niet via de A67 of andere wegen, want die slibben helemaal dicht. Dus wat is de ambitie en wat is de bijdrage van

het ministerie en andere organisaties aan het masterplan goederenvervoer?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank aan de heer Amhaouch, want ik wil inderdaad op eigenlijk alle onderdelen van mijn portefeuille voor deze regeerperiode een concrete ambitie neerzetten, zodat we gewoon met elkaar weten waar we op sturen en mensen in het land zien wat het kabinet in deze kabinetsperiode wil realiseren. Dan gaat het niet alleen om 2030 of 2050 maar ook om het goederenvervoer in deze periode. Dan is het wel belangrijk dat je het goed kunt onderbouwen en dat de ambitie ook realistisch is. Zou ik de indruk gewekt hebben dat ik vind dat het masterplan helemaal alleen aan de sector is en dat wij er verder niets mee van doen hebben, dan is dat echt totaal de verkeerde indruk. Ik kom namelijk nog voor de zomer met een pakket maatregelen. Maar ik zie ook dat de goederenvervoerders zelf onderling een aantal dingen met elkaar te regelen hebben omdat zij er nu eenmaal met elkaar over gaan. Een aantal zaken moeten zij met elkaar bespreken, maar wij kijken bijvoorbeeld naar de gebruiksvergoeding, ERTMS en de prioritering. Op een heel aantal vlakken zijn wij ook aan zet en dat wordt natuurlijk vastgelegd in het plan met concrete ambities en afspraken waarmee ik nog voor de zomer kom. De goederenvervoerders zullen daarvoor een aantal dingen doen en wij ook. Dank dat ik deze precisering nog kon geven.

Voorzitter, dan kom ik bij het laatste blokje met een aantal vragen die ik nog niet heb beantwoord. Een thema dat altijd wat lastig is om over te spreken – toch goed dat we dat af en toe met elkaar doen – is het programma Suicidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor. Ik moet zeggen dat ik heel erg veel respect heb voor de mensen die dat doen en ervoor zorgen dat de treinen dan toch weer snel door kunnen. Maar bij de afhandeling van zo'n incident – dat zal de heer Van Aalst ook begrijpen – zijn veel partijen betrokken: brandweer, politie, team forensisch onderzoek, begrafenisondernemers, vervoerder en professionele reinigingsbedrijven. Als je bedenkt dat al die partijen erbij betrokken zijn en het gemiddeld drie uur duurt, is dat eigenlijk best al een hele prestatie. Dat neemt niet weg dat we natuurlijk eraan moeten blijven werken om te zien of het sneller kan. Ik weet dat ProRail daar actief naar kijkt. Zo wordt er gedacht aan camera's, zodat bepaalde zaken die voor de forensische recherche van belang zijn, misschien via beeld wat makkelijker in kaart kunnen worden gebracht. We doen er van alles aan om te kijken hoe we dat sneller kunnen bereiken. Dat is wat ik daarover zou kunnen zeggen, voorzitter. ProRail doet echt het maximale om de afhandelingsduur te verkorten. En nogmaals, die camera's en wellicht het zelf voor een deel kunnen reinigen van het spoor, zijn de zaken die zij daarvoor doen. Ik ben ook heel blij dat ProRail daar zo proactief in is.

Dan vroeg de heer Van Aalst mij ook naar het voorstel om met een noodnummer of een sms-alert in het ov de conducteur in de trein te kunnen waarschuwen dat er in een bepaald treinstel iets aan de hand is. Dat voorstel van de PVV is niet geheel onbekend. Ik kom weleens vaker dingen tegen die ik in het verleden weleens heb gezien. De actie ligt in eerste instantie bij mijn collega van Justitie en Veiligheid, maar ik ben graag bereid om nog een keer met hem te bespreken hoe het daar nu mee staat. We willen natuurlijk op allerlei manieren, ook een beetje out of the box denkend, proberen de sociale veiligheid in het openbaar vervoer zo goed mogelijk te organiseren.

Dan kom ik bijna als vanzelf bij de heer Laçin en zijn doorlopende betrokkenheid – ik ben daar blij mee – bij het verhogen van die sociale veiligheid. Ik denk dat het van belang is dat wij doen wat wij kunnen én dat het van belang is dat ook de andere overheden die een rol hebben, die rol pakken. Ik weet dat de heer Laçin geen enkele moeite zal hebben om zijn collega's in de provinciale staten met dezelfde passie te laten pleiten

voor voldoende maatregelen voor sociale veiligheid. Zij kunnen dat dan doen bij de overheidslaag die ook echt de concessie verleent. De heer Van Aalst sprak daar ook al over. Dit zijn echt afspraken die de concessieverlener maakt met de concessiehouder. Dit punt moet daar worden opgepakt. Volgens mij hebben we dat twee weken geleden ook besproken, maar het wil niet zeggen dat wij helemaal niks kunnen doen. Wij hebben bijvoorbeeld zoiets als de landelijke high-impactcrimeaanpak die voor het hele land geldt. Samen met de decentrale overheden, vervoerders, politie en J&V zijn we over dat soort zaken ook in gesprek. Daar hebben we twee weken geleden ook al iets over gewisseld, maar dit specifieke punt is echt iets wat u, meneer Laçin, via de provinciale staten zou kunnen aankaarten.

Mevrouw Van de Graaf vroeg naar de detectieproblematiek, waar inderdaad al eerder vragen over zijn gesteld. Hier gaat het echt om maatwerk per casus. Daarvoor kun je niet echt een precedent schetsen. Bij Gouda-Alphen waren er echt heel veel kanttekeningen te plaatsen bij het proces. Volgens mij erkent iedereen dat ook. Uiteindelijk is via een bindend advies bepaald dat ProRail die detectiemaatregelen moet betalen. Bij Oldenzaal en de Duitse grens is het wel een ander proces, want daar is in 2014 echt de afspraak gemaakt dat de maatregelen voor rekening van Overijssel zouden komen. Die casussen zijn dus niet vergelijkbaar. Je moet het echt per casus bekijken, maar dat laat onverlet dat we wel moeten werken aan duidelijkheid en de verantwoordelijkheid van partijen om het niet elke keer op een casus te laten aankomen. En dat doen we ook.

Dan vroeg mevrouw Van de Graaf nog of ik aandacht heb voor met name de situatie rond Winsum. Dat deed zij terecht, want je zult daar maar aankomen in je rolstoel wanneer de boel weer door vandalen is vernield. Dat is op zich al heel vervelend, maar jij staat dan wel daar! We zullen daarom toe moeten naar een robuuste oplossing. Ik ben zeker bereid om aan ProRail te vragen om te bekijken hoe er een robuuste oplossing voor dat station zou kunnen worden gevonden. Ik laat dan even aan ProRail om na te gaan wat die robuuste oplossing zou kunnen zijn.

De heer Amhaouch vroeg naar het enkelvoudig in- en uitchecken. Ja, inderdaad! Ik verbaas me er elke keer ook over dat dat zo lang duurt. Om positief te beginnen: er loopt een concrete pilot op de Valleilijn. In de tweede helft van 2018 spreken we over de invoering in het NOVB, het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, met al de partijen die daarvoor nodig zijn. Een van de problemen is het verschil in tariefvoering in de verschillende delen. Dat is natuurlijk wel een punt wanneer we het hebben over de vrijheid van provincies om zelf hun tarieven te stellen. Als het de enige oplossing zou zijn om alle tarieven in heel Nederland gelijk te trekken, dan moeten we een vrij fundamentele discussie met elkaar hebben over wat dat dan betekent. Maar nogmaals, we voeren die pilot dus uit. Ik zal verder de planning in de aanbiedingsbrief bij de voortgangsrapportage NOVB opnemen, zodat we weten wanneer we het kunnen verwachten.

Mevrouw De Graaf vroeg nog hoe het staat met de inbouw van toiletten in de sprinters. Die verloopt op hoofdlijnen volgens plan en conform de huidige planning zouden alle sprinters van de NS van het type Sprinter Lightrain in 2020 een toilet moeten hebben en dat is conform de afgesproken planning.

Er was nog een vraag over het doortrekken van de Valleilijn. Ik heb in het debat van 31 januari toegezegd dat we met de decentrale overheden zullen kijken welke mogelijkheden er zijn. Ik ben ook bereid om te kijken welke mogelijkheden er in Utrecht zijn. Ik heb wel een kleine winstwaarschuwing: we zullen dan ook moeten kijken of er echt ruimte voor is op station Utrecht. Dat is steeds het geval: als je iets doortrekt, moet je wel goed kijken wat het betekent voor de stations waar je aankomt. Ontstaan er daardoor niet weer grote onzekerheden op andere lijnen?

Dan was er inderdaad nog een vraag over de snelle trein naar Noord-Nederland, maar daar heb ik volgens mij al wat over gezegd tussen de andere vragen door. Ik ben natuurlijk zeker bereid om in het kader van het toekomstbeeld ov hiernaar te kijken, maar we moeten wel realistisch zijn en geen verwachtingen wekken waarvan we eigenlijk al weten dat die met het huidige budget lastig waar te maken zijn. Maar nogmaals, in het toekomstbeeld ov kunnen we het zeker meenemen. We willen natuurlijk allemaal graag die hele snelle lijnen naar alle hoeken van het land, maar we zullen moeten prioriteren!
Voorzitter, ik hoop dat ik daarmee de meeste vragen van de leden heb beantwoord.

De voorzitter:

Ik denk het wel. Het waren er heel veel. Ik kijk even naar de leden om te zien of er behoefte is aan een tweede termijn. U maakt dan in een of anderhalve minuut uw punt. Daarin stelt u dan ook eventuele aanvullende vragen en zegt u wat u nog kwijt wil. Daarna krijgt u een korte reactie en gaan we naar de afronding toe. Ik zie dat dat oké is. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

Meneer Van Aalst, u mag dat inderdaad van achter het spreekgestoelte doen. Dat is altijd handig. Ik kap het wel af als het te lang wordt!

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik met het positieve beginnen: ik ben blij met de constatering van de Staatssecretaris dat wij geen invloed hebben op het klimaat of het weer. Dat is in ieder geval de winst van vandaag!

Voorzitter, een aantal vragen zijn nog niet helemaal beantwoord en ik heb die toch ook maar even ingedeeld in blokjes. Ik begin met het blokje «winterweer». Wij vinden het met het oog op de veiligheid ook heel belangrijk dat we het vooral overlaten aan experts. Aan de andere kant verbaas ik me ook wel over die experts. Ik weet ook dat de conducteur over het algemeen bepaalt of de veiligheid het toelaat dat een trein gaat rijden. Ik ben daarom heel nieuwsgierig in hoeverre de veiligheid gegarandeerd was nadat we opgestart waren. Ik praat dan met name over het aantal reizigers dat in zo'n trein kan en mag. Is dat wel allemaal volgens plan verlopen?

De vraag of er een draaiboek is voor zo'n storm, staat nog open.

Ik geloof dat de Staatssecretaris al aangaf dat er in andere delen van het land wel gereden werd. Datzelfde geldt voor Limburg, want regionale vervoerders reden daar wel. Waarom heeft de NS ervoor gekozen om daar niet te rijden?

Mijn vraag over de aanbesteding van de HSL. Ik wil toch nog echt wat meer duidelijkheid van de Staatssecretaris over de marktverkenning die gestart is. Er zijn inmiddels wat uitkomsten en het heeft dus al wat dingen opgeleverd, maar ik heb toch het gevoel dat er meer mogelijk is dan wat er nu gebeurt en dat het nu eigenlijk ten koste gaat van de reiziger. Even wat meer duidelijkheid van de Staatssecretaris.

Mijn laatste puntje gaat over veiligheid en is heel kort.

De voorzitter:

Inderdaad, kort.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben blij met de verwachting over het enthousiasme over die innovatieve oplossingen om de veiligheid te bevorderen. Dat heeft waarschijnlijk te maken met een motie uit het verleden.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wil eigenlijk wel een VAO aanvragen, maar volgens mij heeft mijn collega Ziengs dat al in eerste termijn gedaan.

De **voorzitter**:

Dat is genoteerd. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de Staatssecretaris voor het beantwoorden van de vragen, waaronder ook onze vragen over ERTMS, spooronderhoud en de Eurostar. Over dat laatste, ik ben blij met de toezegging van een brief. Ik zou graag wat specifiekere willen zijn over wat wij graag terug zouden zien in die brief. Ik heb al gevraagd wat er is gebeurd, maar wat moet er nu nog gebeuren en door wie? Zijn er verder ook mogelijkheden voor tussentijdse alternatieve oplossingen? Het laatste punt over sociale veiligheid: wij zullen zeker met onze lokale afdelingen en provinciale staten kijken of we dat kunnen meenemen in de komende concessies. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen of zij hier aandacht voor wil vragen wanneer het aan de orde is in haar bestuurlijke overleggen met de provincies.

Dank je wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Sienot ziet af van een tweede termijn. Ik zie dat dat niet het geval en dat hij wel iets gaat zeggen. Wakker blijven, jongens!

De heer **Sienot** (D66):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Allereerst dank aan de Staatssecretaris voor de antwoorden. Het is ook interessant om te zien dat mijn collega het verschil tussen klimaat en weer lastig blijft vinden. Geeft niks! Maar op het weer hebben we inderdaad geen invloed.

De ERTMS. Wij waren heel gelukkig met de beantwoording van de Staatssecretaris. Op één punt zou ik wat nadere verduidelijking willen. Er zijn verbindingsofficieren, begreep ik. Dat is hartstikke goed, maar zitten de partijen ook regelmatig met elkaar en met ons als overheid om de tafel? Ik vraag dat, omdat dan vaak de meest vruchtbare gedachte- en belangenuitwisseling plaatsvindt.

Dan Hamont-Weert. Het is goed dat er een verkenning plaatsvindt, maar het regeerakkoord vraagt natuurlijk om actie. Dus ik ben heel benieuwd wanneer we informatie krijgen over de resultaten van de verkenning. Zouden we daarover een briefje mogen krijgen?

Dan ten slotte, meneer de voorzitter, het goederenvervoer. Het is heel goed om in te zetten op meer stille treinen. We schrokken een klein beetje van de uitslag van de pilot over minder snelle treinen 's nachts, maar goed: you live and you learn. Om het goederenvervoer af te sluiten: wanneer spreken we over de gebruikersvergoeding en krijgen we daar ook een brief over? Dat is natuurlijk echt een cruciaal punt om meer vervoer van de weg naar het spoor te krijgen. We zijn daar dus heel benieuwd naar. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een heel kort punt over de uitvoering van de motie-Jetten/Kröger met betrekking tot de vraag in hoeverre langzamer rijden in de nacht een oplossing is. Er wordt nu namelijk toch wel de nadruk gelegd op trillingen en niet op geluidsreductie. Dus daar een vraag over.

Een aantal punten over internationaal spoor. Dat was mijn hoofdpunt vandaag. De Staatssecretaris geeft aan dat ze met een Kamerbrief komt. Daar zien we naar uit. Wat ons betreft gaat daarin juist aandacht uit naar de lange afstanden en daarbij gaat het dan natuurlijk om de aansluiting op andere verbindingen. Ook daarover heel graag afspraken met omringende landen, zodat we niet alleen uit Nederland weg kunnen voor die 500 kilometer maar juist kunnen aansluiten op een internationaal netwerk. Daarom ook de vraag of die internationale spoortop, die in 2016 plaats heeft gevonden, een jaarlijks terugkerend fenomeen wordt. Dat lijkt ons een verstandig idee.

We zijn blij met de toezegging omtrent de nachttrein en de gesprekken met ProRail over een gebruikersvergoedingsverlaging. Heel graag een antwoord van de Staatssecretaris op de vraag wat er verder nog mogelijk is om ervoor te zorgen dat de nachttrein ook weer vanuit Nederland gaat vertrekken.

Ik ben blij om te horen dat het ministerie zelf voor de ambtenaren al beleid heeft om ervoor te zorgen dat er in ieder geval onder de zes uur de trein wordt genomen en niet het vliegtuig. We zijn blij met de toezegging omtrent de nachttrein en de gesprekken met ProRail over een verlaging van de gebruikersvergoeding. Ik vraag de Staatssecretaris wat er verder nog mogelijk zou zijn om ervoor te zorgen dat de nachttrein ook weer vanuit Nederland gaat vertrekken.

Ik ben blij om te horen dat het ministerie zelf voor de ambtenaren al het beleid heeft dat bij een reistijd van minder dan zes uur in ieder geval de trein genomen wordt en niet het vliegtuig. Mijn vraag is hoe dit zit bij andere ministeries. Kan de Staatssecretaris daarover met het haar collega's in gesprek gaan? In de eerste termijn deed ik een suggestie over een convenant met het bedrijfsleven om dit soort afspraken ook breder te maken. Daar hoor ik graag een reactie op.

De voorzitter:

Dank u wel. Laatste zin.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ten slotte de Eurostar. Heel graag snel een brief met een planning van hoe deze problemen aangepakt gaan worden. Aangezien de heer Ziengs volgens mij geen VAO heeft aangevraagd, zou ik graag wel een VAO aanvragen.

De voorzitter:

Dank u wel, dank u wel. Meneer Ziengs, uw seconden gaan ook in. Het zijn er zo'n 90.

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter, ik zal mijn best doen. Volgens mij valt het wel mee. Mevrouw Kröger zei al dat ik geen VAO ga aanvragen, maar kennelijk gaat dat toch aangevraagd worden. Volgens mij was de Staatssecretaris op heel veel vlakken heel erg duidelijk. Daar ben ik erg blij mee.

Maar waar het om die KPI's gaat, ga ik toch een beetje finetunen. Ik heb in mijn schriftelijke vragen de vraag gesteld of we eens kunnen kijken naar die data van 2017. De Staatssecretaris zegt: we hebben in 2015 andere afspraken gemaakt, dus waarom zou ik daarop sturen? Ik ben daar toch wel erg nieuwsgierig naar. Ik ben eigenlijk wel benieuwd of de NS kan weigeren om die data beschikbaar te stellen of dat we die toch gewoon kunnen opeisen. Want die dingen zijn er gewoon. Die data zijn aanwezig. Daar wil ik graag een antwoord op.

Dan de Eurostar. De andere collega's hebben er ook al iets over gezegd. Bij mij is toch de suggestie gewekt dat dat simpelweg met een aantal A4'tjes op te lossen is, maar als dat niet het geval is dan zij het zo. Ik zou toch wel graag de snelheid erin houden. Er werd gevraagd om een brief

over de voortgang et cetera. Laten we elkaar in ieder geval op de hoogte houden. Laat de Staatssecretaris de Kamer op de hoogte houden, want een dergelijk proces zou toch eigenlijk dit jaar wel afgerond moeten kunnen worden.

Het laatste puntje dat ik nog heb, gaat over het spoorgoederenvervoer: de tariefbijstelling. De Staatssecretaris suggereerde even dat dat ergens in maart alvast in gang gezet kon worden, althans de besprekingen daarover. Vervolgens kwam ze met de melding dat dat in feite deze week al kan plaatsvinden. Ik zou graag van haar horen hoe we zo snel mogelijk tot die tariefbijstelling kunnen komen, zodat we in ieder geval concurrerend kunnen werken en een gelijk speelveld hebben. Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Amhaouch, aan u het woord.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Volgens mij zijn we behoorlijk kritisch geweest vandaag, maar natuurlijk moet altijd uitgesproken worden dat we weten dat er hard wordt gewerkt bij al de organisaties die het vervoer over het spoor mogelijk maken. Daarbij hoort ook – dat heb ik al een paar keer gezegd – ambitie. Wij moeten als Rijk, maar ook als nieuw kabinet en als Kamer, onze ambitie uitspreken voor wat we willen. Ik heb het voorbeeld gepakt van het winterweer: willen we de ene kant van het land bereikbaar houden vanuit de andere kant van het land? Ik heb ook het goederenvervoer genoemd: als wij daar maar 4% van de kilometers maken van het goederenvervoer, is er ruimte voor verbetering en om vervoer van de weg naar het spoor te krijgen.

Dank voor de toezegging over de single check-in/check-out na vijf jaar. Dan zal dit de Staatssecretaris zijn die het definitief gaat implementeren. Ik heb liever dat we het implementeren dan dat ik een brief ontvang. Dit gaat namelijk niet alleen over twee paaltjes, maar het staat symbool voor de samenwerking in Nederland tussen de verschillende partners. Als wij dat al niet georganiseerd krijgen in Nederland met onze vervoerders of andere organisaties, hoe zouden we dat dan moeten gaan organiseren over de grens, tussen België en Nederland of Duitsland en Nederland? Ik zou nog wel graag een antwoord willen op de vraag of dat wordt meegenomen in de concessie voor het vervoer tussen Eindhoven en Düsseldorf.

Ook dank voor de toezegging dat er voor de zomer een brief komt over het grensoverschrijdend vervoer, want wordt hoog tijd dat we een totaaloverzicht krijgen, zodat we als Kamer kunnen volgen waar de kansen liggen en hoe we daar verbeteringen kunnen invoeren samen met de regio's.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan mevrouw Van der Graaf.

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

Voorzitter, dank u wel voor het woord. Dank aan de Staatssecretaris voor een reactie op onze vragen. Allereerst even over de supersnelle treinen. Als ik de Staatssecretaris goed beluister, tussen de regels door, bestempelt zij dat als een «wild plan». Volgens mij heb ik dat juist gehoord.

Dan de detectieproblematiek. Ik begrijp het punt dat de Staatssecretaris aanhaalt, maar ons onderliggende punt is dat je niet bij iedere casus opnieuw de vraag moet stellen waar het naar terug moet. Dat is echt onwenselijk, dus onze vraag is wat de Staatssecretaris daaraan kan/wil doen.

Dan de hellingbaan bij Winsum. De Staatssecretaris zegt dat zij ProRail wil aansporen om hier tot een robuuste oplossing te komen. Ik hoop dat dat echt heel snel gebeurt, zodat de mensen daar geholpen worden. Een vraag waarop ik nog geen antwoord heb gehoord, gaat over de toegankelijkheid en met name de informatievoorziening daarover. Ik heb aangehaald dat er treinen zijn met een lage instap, maar dat het voor reizigers niet duidelijk is waar en wanneer die treinen rijden. Kan daar wat aan worden gedaan? Is de Staatssecretaris bereid om daarover het overleg aan te gaan met de NS en ProRail? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kijk ik even naar de Staatssecretaris. Er zijn toch nog best wat vragen gesteld, maar u bent daar bedreven in. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Ik begin alvast met de antwoorden die ik zelf heb opgeschreven en dan kijk ik even wat ik nog mis. Klimaat versus weer: het is een klein maar toch belangrijk verschil, maar ik zou tegen de heer Aalst willen zeggen dat hij niet de enige is die ze nog weleens door elkaar haalt. Maar goed, laten we blij zijn dat we naast een negatieve invloed ook nog een positieve invloed op het klimaat kunnen hebben. Dat is een van de redenen waarom we met elkaar zo'n voorstander van zo veel mogelijk met de trein.

De heer Van Aalst – nu even serieus – vroeg of de veiligheid is gegarandeerd na opstart van de dienstregeling. Ja, is daarop het antwoord. Dat opstarten gebeurt pas weer na een zorgvuldige afweging van alle aspecten door mensen met expertise. Dat is waarom die schouw plaatsvindt, waarin echt gekeken wordt of het veilig kan, of de treinen er veilig overheen kunnen. Dat gebeurt door de mensen bij ProRail die echt dag in, dag uit met dat spoor bezig zijn. Zij kunnen dat inschatten en zij besluiten wanneer de dienstregeling weer kan worden opgestart. Ik moet natuurlijk ook de NS daarbij noemen. Dat zijn de mensen die het doen. Is er een draaiboek voor de storm? Ja, dat is er. Dat was een terechte vraag van de heer Van Aalst. De landelijk uitgedunde dienstregeling is een van de middelen die kan worden ingezet als de inschatting wordt gemaakt dat dat nodig is om het treinverkeer zo soepel mogelijk te laten verlopen. De heer Van Aalst vroeg ook nog naar de hsl, naar de marktverkenning waaruit blijkt dat een prestatieverbetering mogelijk is. Dat vraag ik dan dus ook van de NS. Dus datgene wat uit die marktverkenning komt, gaan we zeker ook benutten om te NS tot betere prestaties aan te zetten. Aan de andere kant geldt dat zolang zij aan die prestatie-eisen voldoen, ik een contract heb met hen. Dat zijn twee kanten van dezelfde medaille. We mogen streng zijn voor de NS en ze afrekenen, maar zolang ze voldoen hebben we een contract. Nogmaals, of dat naar u aller tevredenheid is, daar gaan we over een paar jaar met elkaar over praten op basis van de midterm review.

De heer Laçin vroeg aandacht voor sociale veiligheid bij de provincies. Die provincies zijn dus vertegenwoordigd in die aanpak van high-impact crime. Samen met alle betrokken partijen – ik spreek ze dus ook een keer in de zoveel tijd – hebben we het daar dus over. Van dit specifieke punt vind ik – dat heb ik volgens mij duidelijk gezegd – dat de heer Laçin het op een ander moment moet agenderen, op een andere plek.

De heer Laçin en mevrouw Kröger vroegen allebei naar de Eurostar. De heer Laçin wilde graag de toezegging dat in de brief wordt ingegaan op wat er al gebeurd is, wat door wie is gedaan en of er tussentijds iets mogelijk is. We gaan dat allemaal in een brief voor u neerzetten. Nogmaals, als het sneller kon, hadden wij dat ook graag gewild, maar we leggen deze punten graag nog voor u uit.

De heer Sienot is blij met de liaisons, de verbindingsofficieren – dat klinkt eigenlijk veel mooier – en vroeg of we regelmatig met hen aan tafel zitten. Het antwoord daarop is ja, in de stuurgroep met vertegenwoordigers van alle vervoerders, ProRail, NS en IenW. We hebben ook nog veel contacten op andere punten in de programma's. Dus ja, zeker. Hamont-Weert: we willen niet alleen maar verkennen, maar ook actie. Die verkenning is de eerste actie die je moet nemen als je die lijn weer in gebruik wilt nemen. Voor de zomer komt er een brief. We verkennen dus de infrastructurele maatregelen en gaan ook kijken welke vervoerders dat eventueel zouden willen doen. We hebben dat niet voor niets opgeschreven. Ik heb ook aan het begin gezegd dat ik al die punten uit het regeerakkoord zorgvuldig ga uitvoeren en bij zorgvuldigheid horen al dit soort verkenningen als onderdeel van de uitvoering. De heer Sienot vroeg ook nog naar het goederenvervoer en de gebruikersvergoeding. Ja, dat komt allemaal voor de zomer.

Mevrouw Kröger vroeg nog naar de aansluiting op andere verbindingen en met andere landen. Dat is een heel mooi punt. Wij gaan daar natuurlijk niet direct zelf over, maar in onze contacten met andere landen kunnen we daar natuurlijk aandacht voor vragen. Het is misschien ook mooi dat de heer Eringa voorzitter is van een Europese railorganisatie, waarin ook de praktische infrastructurele kanten daarvan goed kunnen worden besproken. Ik denk dat we bij het aantrekkelijk maken van het spoor ook op de internationale verbindingen alles en iedereen nodig hebben. Het is mooi dat we in die zin daar een positie hebben waar we gebruik van kunnen maken. Mevrouw Kröger vroeg of ook medewerkers van andere ministeries per trein gaan. Voor het hele Rijk geldt de afspraak dat onder de 500 kilometer per trein wordt gereisd.

Dan was er nog een vraag over de internationale spoortop. Daar komt nog een antwoord op. Toen ik zelf net begon, noemde ik ook die spoortop. Het was volgens mij destijds een initiatief van de Partij van de Arbeid samen met andere partijen, ik weet niet meer welke, om die te organiseren. Dat was een heel mooi initiatief en daar komen dan natuurlijk een aantal concrete punten uit die vervolgens eerst weer op allerlei momenten ambtelijk verder worden besproken. Dan vinden dus allerlei topjes plaats, zou je kunnen zeggen. De vraag is dan wanneer je weer zo'n top nodig hebt op politiek niveau om die vast te leggen. Er is destijds een ministeriële verklaring opgesteld en Nederland en Oostenrijk zijn trekkers van de uitvoering. We komen rond de zomer met mijlpalen, dus dan kunnen we ook met elkaar bekijken of er een logisch moment is waarop we weer echt zo'n internationale conferentie zouden moeten organiseren. Om nu op voorhand te zeggen dat we dat jaarlijks doen, klinkt aantrekkelijk, maar er moet dan wel een stap zijn die je dan met elkaar kunt zetten. De Oostenrijkers zijn ook inkomend voorzitter van de Europese Unie, dus ik ben sowieso van plan om kennis te gaan maken met mijn Oostenrijkse collega. Dan kunnen we een aantal van dit soort dossiers die we gezamenlijk hebben meteen meenemen. Het is dan misschien een minitopje, maar ik ben zeker bereid om met mijn collega-trekker nog eens te kijken wat we kunnen doen. Op wat er verder mogelijk is met de Eurostar kom ik terug in de brief.

De heer Ziengs wil even finetunen op de data over 2017. We hebben het gevraagd bij de NS en die zeggen dat er geen betrouwbare berekening te maken is, omdat de systemen om de KPI te berekenen verouderd zouden zijn. We hebben het dus nogmaals gevraagd en ik wil het best nog een keer vragen. Daar is op zich helemaal geen probleem mee, maar ik kan de heer Ziengs zeggen dat we die data, als ze er al zouden zijn, niet gaan gebruiken voor welke handhaving dan ook. Ik vind dat principieel onjuist – daarom zeg ik het gewoon wat scherper – omdat we met de NS hebben afgesproken dat we het dit jaar op basis van een andere indicator zouden berekenen. Die indicator is, nogmaals, niet vastgesteld omdat wij dat zo leuk vonden, maar omdat we eigenlijk in 2015 hebben afgesproken dat er

een betere indicator moest komen voor de reiziger. We hebben die betere indicator vastgesteld met elkaar, namelijk een echte meting. Dat is niet een soort schatting of een telling van de conducteur, maar een echte meting op allerlei treinen op dat traject, zodat echt al die reizigers op dat traject daarin betrokken zijn. Dan zouden we dus teruggaan naar een minder goede indicator en dat ben ik niet van plan. Het lijkt me ook helder om dat zo te stellen. Maar we hebben het op verzoek van de heer Ziengs nog een keer bij de NS nagevraagd.

De voorzitter:

Ja, en die wil daar iets over zeggen.

De heer Ziengs (VVD):

Ik heb die vraag natuurlijk niet voor niets gesteld. In 2014 of 2015 is die informatie redelijk omfloerst naar de Kamer toe gekomen. Dat het toen ging om het zoeken naar die nieuwe prestatienormen, kon je amper opmaken uit die brief. Vandaar dat ik misschien wat wantrouwig ben. Misschien heeft dat te maken met waar ik woon: Noord-Nederland. Men zegt altijd: uit turf, jenever en achterdocht is den Drent gewrocht. Dit voor degenen die dat niet kennen. Dat neem ik dan misschien een beetje mee. Vandaar dat ik die vraag gesteld heb. Ik was daar toch wel heel erg nieuwsgierig naar, omdat het antwoord op mijn schriftelijke vragen was dat die data niet beschikbaar zijn. Daarom vraag ik er een beetje op door. Dan vraag ik me af of dat onwil is. Die data horen er gewoon te zijn, want als je wilt tellen, ook bij die nieuwe methodiek, zal je gewoon die cijfers op tafel moeten kunnen leggen. Dan gooi je ze in het systeem, komt het tevoorschijn en dan heb je hem. Dan is mijn nieuwsgierigheid een beetje bevredigd. Ik heb het idee dat er dan wat weerstand is om dit soort dingen te gaan doen. Vandaar mijn vraag, maar als het anders is dan zie ik het misschien verkeerd. Wie weet.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben alleen maar blij dat de heer Ziengs dit punt zo helder op tafel legt, want dan kunnen we ook helder zijn over waar we staan. We gebruiken nu de data van het in- en uitchecken van de ov-chipkaarten. Die zijn heel precies. Daarvoor was het een schatting of een telling door een conducteur. Maar hoe kan een conducteur een schatting maken als hij er in een heel volle trein niet doorheen komt? Het was dus allemaal veel minder precies dan wat we nu hebben. Nu kunnen we het echt meten. Daarom sta ik dus voor die indicator. Maar ik ben heel blij dat de heer Ziengs helpt om dit uit de wereld te helpen, want anders blijft die vraag misschien bij meer mensen hangen. Dat zou onterecht zijn. Daarom begon ik er ook mee. Laten we die onterechte suggestie niet in de lucht laten hangen. Dank aan de heer Ziengs voor het kunnen ophelderen van dit punt.

Ik ga even verder. Volgens mij had de heer Ziengs ook nog een vraag gesteld over goederenvervoer. Hoe kunnen we dat tarief zo snel mogelijk bijstellen? Ik kom voor de zomer met dat hele pakket. De AMvB, waarover ik het goede nieuws kon melden dat die al sneller in werking treedt dan we verwacht hadden, creëert de grondslag voor een nieuwe systematiek in de gebruikersvergoeding. Die grondslag moesten we eerst geregeld hebben, om vervolgens een en ander te kunnen aanpassen. Het reguliere proces is publicatie van de tarieven in de netverklaring september. De heer Siénot vroeg wanneer we erover komen te spreken. Voor de zomer kom ik nog met het plan. Maar nogmaals, het is ook belangrijk om te weten wat Duitsland gaat doen. Anders gaan wij bijstellen en gaat Duitsland iets anders bijstellen. Dan moeten wij weer naar een herziening toe. Als wij eerst proberen inzicht te krijgen in wat Duitsland doet, kunnen wij dat in één keer meenemen. Als het even kan, probeer ik dat dus in één keer mee te nemen.

Meneer Amhaouch had het over de single check-in/check-out. Hij is er nu niet, maar ik deel wel zijn frustratie. Je wilt natuurlijk dat dat gewoon snel geregeld is. Als je kijkt waarom het niet lukt, blijkt het in de praktijk toch wat complexer en weerbarstiger te zijn dan ik dacht vanuit de Kamer. Er wordt echt aan gewerkt. We kijken natuurlijk ook naar de grensoverschrijdende aspecten. Dat ticketing is eigenlijk bij alle internationale verbindingen een belangrijk onderwerp, omdat je wilt zorgen dat het niet alleen mogelijk, maar ook gemakkelijk en daardoor aantrekkelijk is om met de trein over de grens te gaan. Deze punten hebben dus absoluut de aandacht.

Mevrouw Van der Graaf vroeg naar de informatievoorziening over de lage instap bij een trein. Het is natuurlijk heel fijn als je dat heel goed inzichtelijk kunt maken voor mensen. In de reisapp van de NS wordt dat ook steeds inzichtelijker. De meest actuele informatievoorziening kun je via zo'n reisapp goed delen. Ik vind het eigenlijk heel erg mooi dat we inmiddels zo ver zijn met dat soort apps dat zelfs op dat soort punten informatie gedeeld kan worden. NS en ProRail zijn continu in gesprek met belangenorganisaties. Daar komt ook dit punt van de treinen aan de orde. Het heeft dus de aandacht. Laten we met elkaar proberen om via die apps zo veel mogelijk informatie beschikbaar te maken die ook voor de toegankelijkheid zo van belang is.

Ik zie dat mevrouw Van der Graaf daar nog een vraag over heeft.

De voorzitter:

Ja, ik zie het ook.

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

Heel kort. Ik heb juist begrepen dat ze deze informatie niet uit de app kunnen halen. Graag even specifiek aandacht daarvoor, want het zou fijn zijn als die informatie er wel is.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Heel veel dank. Het is duidelijk gehoord. We gaan kijken of die beschikbaar kan worden gemaakt. Nogmaals, dat helpt. Het is ook goed voor een sneller vertrek van de trein als je van tevoren goed kunt inschatten waar die is.

Mevrouw Van der Graaf heeft nog een vraag gesteld over een wild plan. Ik vind het hebben van ambitie en een beeld van waar je in de toekomst naartoe wilt met het ov, ontzettend belangrijk. Mijn enige punt is dat we wel een beetje voorzichtig moeten zijn met het wekken van verwachtingen over dingen die we op de korte termijn kunnen realiseren. Het kan natuurlijk dat er extra geld te vinden is binnen de bestaande budgetten. Stel dat de Kamer zomaar ineens zou zeggen «mevrouw de Staatssecretaris, hier heeft u nog een extra zak met geld», dan is het wel goed als je ideeën en plannen hebt. Maar dat onderscheid moeten we wel maken. Het laatste punt was de toegankelijkheid van de informatievoorziening. Voorzitter, ik hoop dat ik er redelijk doorheen ben.

De voorzitter:

Dat denk ik ook. Dank u wel. Ik heb een aantal nieuwe toezeggingen genoteerd. Een aantal dingen die de revue passeerden, waren al eerder toegezegd, dus ik lees even de lijst voor met de nieuwe toezeggingen, die wij netjes genoteerd hebben.

- In de volgende voortgangsrapportage over ERTMS neemt de Staatssecretaris de planning op van de uitrol van ERTMS op de afzonderlijke baanvakken, inclusief de bijstellingen in tijd.
- Samen met de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid stuurt de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een brief over de douanecontrole voor de Eurostar, inclusief het tijdspad voor het op te stellen verdrag.

- De Staatssecretaris zal met ProRail bezien of het mogelijk is korting toe te kennen voor het gebruik van het spoor door nachttreinen. De Kamer ontvangt daar een terugkoppeling van.
- Deze is al vaker genoemd: voor de zomer ontvangt de Kamer een maatregelenpakket in het kader van het stimuleren van het goederenvervoer.
- De Staatssecretaris gaat met de Minister van JenV in overleg om na te gaan of een sms-service in het kader van sociale veiligheid mogelijk is. Daar ontvangt de Kamer ook een terugkoppeling van.

Misschien kan dit in de jaarlijkse voortgangsrapportage toegankelijkheid spoor, maar dat is een suggestie.

- De Kamer ontvangt voor de zomer een brief over de verbinding Hamont-Weert.

U wilt nog even reageren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja, voorzitter. Ik dank u voor de suggestie om al deze elementen samen te nemen in een verzamelbrief of in een bepaalde rapportage. Dan zullen we natuurlijk expliciet melding maken van de gestelde vraag. Dan hoeft de Kamer daarvoor niet twintig aparte brieven van mijn departement te verwachten.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij zelf erg handig, gezien de altijd uitpuilende agenda. Dan is er een AO spoor aangevraagd, maar toen weer niet en toen weer wel en toen weer niet. De griffier gaat dus even bij u inventariseren wie de aanvrager is. Ik moet natuurlijk zeggen: VAO Spoor. Maar dit zou eventueel in combinatie gedaan kunnen worden met Spoorordering van eind maart. De griffier treedt even met u in overleg over hoe we dat gaan doen. Dat doen we dan na deze vergadering. Dan komen we tot een einde van dit algemeen overleg Spoor. Ik dank u allen van harte, de Staatssecretaris, de leden en de mensen die meekeken op de tribune en thuis.

Sluiting 18.20 uur.