

Vergaderjaar 2020–2021

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 104

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 27 januari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief Beantwoording vragen commissie over de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2019–2 en rapportage ADR (Kamerstuk 32 404, nr. 98) (Kamerstuk 32 404, nr. 99), het NS onderzoek ontspoorde trein bij Voorburg op 2 januari 2020 (Kamerstuk 29 893, nr. 246), het Verslag Basisnet 2019 en aanpak voor een robuust Basisnet 2028 (Kamerstuk 30 373, nr. 71), de Frequentieverhoging Arnhem – Schiphol – Rotterdam (Kamerstuk 32 404, nr. 100), de Ontwikkelingen nationaal en internationaal spoorvervoer voor reizigers (Kamerstuk 29 984, nr. 902), de Dertiende voortgangsrapportage ERTMS, tevens geactualiseerde basisrapportage (Kamerstuk 33 652, nr. 77), de Derde Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Kamerstuk 32 404, nr. 101), de Emplacementen en Havenspoorlijn Rotterdam (Kamerstuk 29 893, nr. 248), haar Reactie op het Rli-advies «Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersvervoer per trein (Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 903), de 43e Voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 514), het Controlerapport Auditdienst Rijk (ADR) bij 43e Voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 515), de Stand van zaken beleidsintensivering spoortrillingen (Kamerstuk 29 984, nr. 906), de Voortgang internationaal personenvervoer per spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 915), de Veiligheid van het spoor (Kamerstuk 29 893, nr. 249) en haar Beantwoording vragen commissie over de Dertiende voortgangsrapportage ERTMS, tevens geactualiseerde basisrapportage (Kamerstuk 33 652, nr. 77) (Kamerstuk 33 652, nr. 78).

De vragen en opmerkingen zijn op 4 december 2020 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 27 januari 2021 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de Staatssecretaris

Inleiding

Ik dank de leden van de commissie voor hun inbreng en de gestelde vragen. Hieronder geef ik de antwoorden op de gestelde vragen. Voor een meer overzichtelijke behandeling zijn de vragen per onderwerp geclusterd. Daarnaast informeer ik u conform uw verzoek van 18 november jl. over de planning van het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid over het kwalitatieve onderzoek over de grootprojectstatus van de HSL. Tevens wil ik u hierbij informeren over ontwikkelingen op het gebied van GSM-R bij de HSL-Zuid.

PHS

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

Ook leden van de D66-fractie vragen of er nog veranderingen in projectkosten en in de reizigersprognose worden verwacht vanwege de coronacrisis?

Hoewel corona veel impact heeft op de OV-sector, zijn de effecten van corona op de voortgang en kosten van aanlegprojecten tot nu toe beperkt. Wel blijven de ontwikkelingen onzeker en lijken de effecten van de tweede lockdown verstrekkender. Ondanks de coronacrisis gaan bouwprojecten door; zo is station Geldermalsen tijdens omvangrijke buitendienststellingen gereed gemaakt voor meer treinen. Het blijkt gelukkig mogelijk veel werkzaamheden uit te voeren conform het door de bedrijven opgestelde protocol «Samen veilig doorwerken». Belemmeringen rond het ter plaatse krijgen van personeel en materieel of leveranties van materiaal hebben tot nu toe niet tot grote knelpunten geleid. ProRail overlegt intensief met marktpartijen hoe het risico op deze effecten het best kan worden opgevangen, bijvoorbeeld door extra werkvensters ter beschikking te stellen.

Op 15 september jl. heb ik u gemeld¹ dat de structurele groei van het OV zich, ondanks een tijdelijke vertraging vanwege corona, naar verwachting van vervoerders zal doorzetten. Het KIM verwacht in 2025 weer rond het OV-gebruik van 2019 uit te komen². Het beeld is dat richting 2040 de groei

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 726

² Kamerstuk 31 305, nr. 320

van de afgelopen jaren gaat doorzetten, zoals op basis van de WLO-scenario's van de planbureaus en de vervolganalyses (o.a. van het KIM en vervoersstudies in het kader van de uitwerking van het Toekomstbeeld OV) wordt verwacht, omdat de onderliggende trends (zoals verstedelijking en bevolkingsgroei) doorzetten.

Ondertussen is hoogfrequent spoorvervoer de afgelopen jaren al noodzakelijk gebleken en is uitvoering van het PHS-programma de komende jaren van groot belang. Uit de vigerende NMCA uit 2017 is immers gebleken dat de maatregelen van PHS nodig zijn om de huidige vervoersvraag op te vangen, onafhankelijk van toekomstige groei.

De rapporteur vraagt ook naar verschillende effecten van corona op de grote projecten PHS en ERTMS. Het programma PHS betreft de aanleg van met name infrastructuur die voor een deel al in uitvoering is. De afgelopen maanden is gebleken dat aannemers en ProRail de uitdagingen door corona goed hebben kunnen opvangen. De werkzaamheden bij het programma ERTMS zijn breder dan infrastructuur alleen en moeten grotendeels nog in de markt worden gezet, en kennen daarom meer onzekerheid. Daarnaast is het programma ERTMS voor een belangrijk deel afhankelijk van maatregelen bij materieeleigenaren en vervoerders, waar corona een effect kan hebben op de businesscase.

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

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

Zoals gemeld in de basisrapportage³ kent PHS een potentieel tekort. Een potentieel tekort betekent dat als de binnen het programma geïdentificeerde kostenstijgingen en risico's zich ook daadwerkelijk voordoen, er sprake zal zijn van een budgettekort indien er geen maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen. De rapporteur vraagt naar de beheersing van het potentieel tekort.

³ Kamerstuk 32 404, nr. 92

Bij de Kamervraagbeantwoording van 3 december jl.⁴ is aangegeven dat spanning of een potentieel tekort tussen de raming en het budget van orde grootte 10% bij een groot programma zoals PHS niet ongebruikelijk is. Het vraagt om het maken van scherpe keuzes. De aansturing is erop gericht om de beoogde doelen van PHS binnen het beschikbare budget te realiseren. ProRail heeft de afgelopen jaren een slag gemaakt door voortdurend te zoeken naar kosteneffectieve en strikt noodzakelijke maatregelen. Ook heeft zij de risicobeheersing structureler verankerd. Aanvullend wordt bij substantiële realisatiebesluiten expliciet afgewogen of het potentieel tekort beheersbaar blijft. Immers, met elke subsidiebeschikking wordt de beïnvloedingsruimte kleiner. Indien dit aan de orde is zal ik het potentieel tekort verkleinen door de risicoreservering in te zetten of maatregelen te versoberen die de doelstellingen en ambities van het programma raken.

Infrastructurele projecten kennen endogene risico's die binnen het project beheerst worden en exogene risico's waar door het project, en dikwijls vanuit lenW, niet op gestuurd kan worden. In de berekening van het potentieel tekort wordt rekening gehouden met endogene risico's; hier is een voorziening van € 500 mln. voor getroffen. De exogene risico's worden niet in de prognoses en het potentieel tekort opgenomen. Eventuele exogene risico's komen, zoals ook bij andere projecten gebruikelijk is, hier bovenop. Het betreft bijvoorbeeld het risico op tegenvallende aanbestedingen.

Voor het potentieel tekort is geen bandbreedte of range bepaald zoals de rapporteur benoemd. Wel wordt iedere periode naast het potentiële tekort ook gerapporteerd over een risicobeeld. Het risicobeeld geeft inzicht in welke mogelijke ontwikkelingen of nieuwe risico's op zouden kunnen treden en hoe daardoor het potentieel tekort zich zou kunnen ontwikkelen. Uit het actuele risicobeeld blijkt dat het potentieel tekort relatief stabiel blijft. Het potentieel tekort fluctueert tussen de verschillende verslagperiodes. In 2018 was het beeld nog dat het tekort op zou kunnen lopen tot € 500 mln. exclusief exogene risico's⁵. Echter, gedurende de huidige regeerperiode is het tekort juist beheersbaar gehouden en teruggedrongen tot onder de € 300 mln.

Met scherpe keuzes en goede beheersing is een verdere afname van het potentieel tekort haalbaar. Om het potentieel tekort geheel weg te werken kan als laatste optie versobering van de doelstellingen noodzakelijk zijn of het inzetten van de aangemaakte risicoreservering. Beide zijn onaantrekkelijk, omdat dit ten koste gaat van de vastgestelde ambities voor OV, of omdat de reservering dan niet meer kan worden ingezet voor andere portefeuille risico's. Het kiezen tussen versoberingen of het inzetten van de risicoreservering is op dit moment niet aan de orde. Hierbij moet ook de komende NMCA 2021 betrokken worden, om te voorkomen dat eventuele versoberingen plaatsvinden op plaatsen waar in de toekomst een toename van knelpunten wordt verwacht.

De leden van de D66-fractie geven aan dat versoberingen in de doelstellingen van het programma vanwege het tekort niet aan de orde zouden moeten zijn. Het is ook mijn beeld dat versobering van de doelstellingen onwenselijk is, te meer als blijkt uit de volgende NMCA dat deze knelpunten alleen maar toenemen. Toch wordt er blijvend gezocht naar efficiëntere en sobere uitvoeringen en soms ook alternatieve invulling van de doelstellingen. Via de voortgangsrapportages wordt u daarover periodiek geïnformeerd.

⁴ Kamerstuk 32 404, nr. 102

⁵ Kamerstuk 32 404, nr. 87

De rapporteur zou graag van de Staatssecretaris willen weten hoe er tijdig geanticipeerd kan worden op vertragingen en hoe vertragingen in de toekomst gereduceerd zouden kunnen worden.

Op mogelijke vertragingen wordt door ProRail geanticipeerd door een planning op te stellen die rekening houdt met risico's. Op basis van deze planning worden mijlpalen vastgesteld. Zo ontstaan buffers in de planning gebaseerd op risico's en kunnen vertragingen in de toekomst opgevangen of gereduceerd worden. In deze zogenaamde probabilistische planning worden alleen de endogene risico's opgenomen, die door het project beheerst kunnen worden.

Op exogene risico's zoals de situatie bij Zuidasdok kan moeilijker worden geanticipeerd. Wel worden de gevolgen gemitigeerd door samen met de regionale partners en de spoorsector de situatie en de samenhang van de Amsterdamse projecten nauwlettend in de gaten te houden.

De rapporteur vraagt of de Staatssecretaris kan aangeven waarom de opsplitsing van de planning bij Sloterdijk in een deel voor de Haarlemcorridor en een deel voor de Alkmaarcorridor ervoor zorgt dat de indienststelling van de Alkmaarcorridor met negen maanden vertraagt (van 2024 naar 2025)? Hoe verhoudt de geplande indienststelling van de Alkmaarcorridor in 2025 zich tot verschillende maatregelen (zoals «Uitbreiden emplacement Uitgeest» en «Extra opstelcapaciteit reizigersmaterieel Heerhugowaard») waarvan de planning naar 2027 is verschoven?

In de voortgangsrapportage is te lezen dat maatregelen bij station Amsterdam Sloterdijk zijn opgesplitst naar de corridor van en naar Haarlem en de corridor van en naar Alkmaar. Hiermee wordt bedoeld de sporen van en naar Alkmaar. Dit zijn geen maatregelen binnen het pakket van PHS-corridor Amsterdam – Alkmaar (zoals Uitgeest en Heerhugowaard) noch wordt de doelstelling van PHS-corridor Amsterdam – Alkmaar hiermee geraakt. Het betreft met name bijstuurmaatregelen bij verstoringen en bouwwerkzaamheden bij Amsterdam Centraal. Treinen vanuit Alkmaar kunnen dan keren op station Amsterdam Sloterdijk. Deze maatregelen zijn nodig tijdens de werkzaamheden rondom Amsterdam Centraal en maken onderdeel uit van PHS-corridor Amsterdam – Eindhoven.

De maatregelen op de sporen van en naar Haarlem kunnen op korte termijn worden uitgevoerd. De voorbereiding van de maatregelen op de sporen van en naar Alkmaar – met name aanpassing treinbeveiliging – vragen meer uitwerking en zijn verschoven in de tijd. Door het project op te knippen wordt voorkomen dat de langere doorlooptijd op de ene corridor een effect heeft op de andere corridor.

De rapporteur vraagt wat de gevolgen zijn van de vertraging bij Amsterdam Centraal en bij het Zuidasdok voor de planning van OV SAAL?

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

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

Ten slotte vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoeveel reizigers te maken krijgen met extra reistijd van tien minuten of langer door de aanpassingen in de intercityregeling van Amersfoort naar Amsterdam Zuid/Centraal, en dit graag uitgesplitst naar corridor van herkomst. Ook zijn deze leden benieuwd hoeveel van deze reizigers zullen afhaken van het gebruik van openbaar vervoer.

De verbinding per trein van Amersfoort naar Amsterdam verslechtert niet. Het aantal reizigers op de verbinding Amersfoort-Groot Amsterdam zal tussen nu en 2030 met 30% toenemen. Voor reizigers vanuit Amersfoort is sprake van een kortere reistijd naar Amsterdam Zuid, Duivendrecht en Schiphol Airport door snellere Intercity's op deze verbinding die vaker gaan rijden. Reizigers vanuit Amersfoort naar Amsterdam Centraal krijgen een langere reistijd van 10 minuten door het vervallen van de Intercityverbinding. Het wordt logischer om voor verschillende bestemming in Amsterdam, zoals Museumplein of Bijlmer/Arena, via de zuidtak en het metronet te reizen.

Het is de verwachting dat op een totaal van circa 70.000 reizigers er voor zo'n 1.500 reizigers sprake zal zijn van enige mate van verslechtering in termen van deur-tot-deur reistijd. Ook is het de verwachting dat sommige reizigers andere deur-tot-deur verplaatsingen zullen maken waarbij ze nog steeds gebruik maken van het openbaar vervoer. Voor een veel grotere groep verbetert de reistijd of blijft deze gelijk; er is per saldo sprake van extra reizigers in de trein.

In september 2020 heb ik met betrokken partijen een keuze gemaakt voor het dienstregelingsmodel OV SAAL. Het dienstregelingsmodel OV SAAL wordt verder uitgewerkt in de planuitwerking. Doelstelling is dat de benodigde maatregelen om meer treinen te rijden op de SAAL-corridor, zoals ERTMS en aanpassingen aan wissels en perrons, gereed zijn in 2029. Vanaf dat moment gaan er meer treinen rijden op de SAAL-corridor. De spoorsector zal met betrokken partijen zoeken naar optimalisaties voor de reizigers die nadelen ervaren door extra reistijd of extra overstaptijd in de nieuwe OV SAAL dienstregeling.

Het jaartal 2025 heeft betrekking op maatregelen bij Schiphol en wordt hieronder toegelicht. Er is geen sprake van vertraging bij OV SAAL. Voor de SAAL-corridor is in de besluitvorming reeds rekening gehouden indienststelling van de nieuwe dienstregeling OV SAAL in 2029. De hoogfrequente SAAL-dienstregeling kan doorgang vinden zonder de geplande aanpassing van ZuidasDok en Amsterdam Centraal. De indienststelling is afhankelijk van de planning van ERTMS en andere randvoorwaarden

De rapporteur vraagt wat de vertraging bij het MIRT-project «Multimodale Knoop Schiphol» inhoudt? Wat zijn de achterliggende redenen van de vertraging en in hoeverre vertraagt dit de gehele planning van OV SAAL?

In de scope van OV SAAL was beoogd om aanpassingen te doen om de transferknoelpunten op station Schiphol Airport aan te pakken. Later is onder andere voor die knelpunten een Verkenning Multimodale Knoop

Schiphol (MKS) gestart. In de Voorkeursbeslissing MKS van eind 2019⁶ wordt het scope-onderdeel van OV SAAL opgepakt. Daarmee is de beoogde scope van SAAL overgeheveld naar MKS. De planning is dat de maatregelen van de stijgpunten van MKS uiterlijk 2025 worden opgeleverd en deze planning is niet vertraagd. Dit levert ook geen vertraging op voor OV SAAL.

Voor het einde van 2021 staat een uitbreiding van het aantal intercity's gepland. De rapporteur zou daarbij graag willen weten in welke mate de coronacrisis voor vertraging zou kunnen zorgen.

Op 1 september jl. is uw kamer geïnformeerd⁷ over de volgend jaar voorziene frequentieverhoging tussen Arnhem, Schiphol en Rotterdam. De coronacrisis heeft tot op heden geen aanleiding gegeven om deze productstap uit te stellen. De uitbreiding van het aantal intercity's kan gerealiseerd worden met het huidige materieel.

De rapporteur vraagt wat de meest realistische planning is voor realisatie van Amsterdam Centraal? Wat zijn de gevolgen in tijd en kosten van de vertraging bij Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid voor (aansluitende) reizigerscorridors?

ProRail heeft eind 2020 het Tracébesluit opgeleverd voor het project PHS Amsterdam Centraal. Het Tracébesluit is op 27 januari 2021 gepubliceerd. Eind 2021 kan, na een planvorming van zo'n 6 jaar, de realisatie van start gaan. De verwachting is dat zo'n 90% van het werk tussen 2029–2032 is gerealiseerd. Dit betreft de aanleg van de vrije kruising op de Dijkgracht en de verbreding van 5 van de 6 perrons en de reizigerstunnels. Op dat moment is het spoor en het station grotendeels geschikt voor een hoogfrequente dienstregeling. De laatste werkzaamheden betreffen aanpassingen voor internationale treinen. Deze kunnen pas worden gerealiseerd na oplevering van het derde perron bij station Amsterdam Zuid. De planning hiervan is mede afhankelijk van de realisatie van het project ZuidasDok. Hierover is eerder gemeld dat de oplevering kan doorschuiven naar 2036. Dan kan naar verwachting ook op de corridor Alkmaar-Amsterdam de volledige hoogfrequente dienstregeling worden gereden. In de komende Voortgangsrapportage PHS zal de herijkte planning worden opgenomen.

Voor de SAAL-corridor is in de besluitvorming reeds rekening gehouden met de vertraging bij Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid. Op dit moment leidt deze vertraging niet tot meerkosten voor PHS, anders dan binnen de stationsprojecten zelf. Naast effecten op de reizigerscorridors is er ook een effect voor goederenvervoerders. Als uit onderzoek van NS en ProRail volgt dat beheersmaatregelen en/of andere faseringen noodzakelijk zijn om de effecten op te vangen, dan kan dit wel meerkosten met zich mee brengen. Via de voortgangsrapportages van PHS wordt u hierover geïnformeerd.

De rapporteur constateert uitdagingen bij de tweede tunnelbuis bij Delft. De rapporteur zou graag willen weten wanneer de onderzoeksresultaten van de planning naar de Kamer worden gestuurd. In hoeverre waren uitdagingen rondom de realisatie van deze tunneltechnische installaties te voorzien? Kan de Staatssecretaris aangeven welke «verbeteracties» zij beoogt om de genoemde uitdagingen rond de uitvoering van de tweede

⁶ Kamerstuk 35 300 A, nr. 57

⁷ Kamerstuk 32 404, nr. 100

tunnelbuis bij Delft het hoofd te bieden? Kan zij aangeven wat zij precies bedoelt met «tunneltechnische installaties»? En welke conflicten zijn er ontstaan met de aannemer?

Tunneltechnische installaties (TTI's) behelzen de systemen voor de tunnelveiligheid ten aanzien van energievoorziening, (brand)detectie, ventilatie, rookwarmteafvoer, verlichting, bewaking, vluchtweg, communicatie en besturing. Bij het tekenen van het contract hadden ProRail en de aannemer een gedeeld beeld van werkzaamheden rondom TTI's en de bijbehorende risico's. Tijdens de realisatie ontstonden en groeiden verschillen van inzicht, met vertragingen en kostenstijgingen tot gevolg. Dat neemt niet weg dat de omvang van de uitdagingen bij het project bij de aanvang van de realisatie door beide partijen niet voorzien was.

Om de gevolgen te beperken en de voortgang op het project te bewaken is een aantal verbeteracties opgesteld. De belangrijkste is het opdelen van het project in deelaanbestedingen, waarmee de complexiteit en risico's minder worden en waarmee beter wordt aangesloten op naburige deelprojecten.

Via de volgende voortgangsrapportage van het programma PHS in maart 2021 zal uw Kamer worden geïnformeerd over deze aanpak en de gevolgen van de uitdagingen in de tweede tunnelbuis bij Delft, waarbij de realisatie van de tunneltechnische installaties (TTI's) cruciaal is. De verwerking in de planning volgt later. Uitgangspunt hierbij is om de voortgang binnen het PHS-project zoveel mogelijk te bewaken en de druk op de mijlpaal van oplevering te houden.

De rapporteur vraagt waarom de vertraging op dit belangrijke schakelpunt niet als één van de toprisico's op programmaniveau is aangemerkt? Wat zijn de gevolgen van de vertraging bij het traject Meteren-Boxtel voor het realiseren van de doelstellingen van PHS in het algemeen en op aansluitende trajecten en corridors?

De risico's binnen PHS worden opgesplitst naar corridor/project risico's en naar programmarisico's. De laatste zijn samengevat per thema. Een belangrijke oorzaak van de vertraging bij Meteren-Boxtel ligt in de uitdagingen op het gebied van stikstof. Dit valt binnen het risicothema wijziging in cruciale wetten, regels en kaders.

De vertraging bij Meteren-Boxtel, zoals gemeld in de voortgangsrapportage⁸, heeft tot gevolg dat de extra stoptreinen op de Brabantroute (van 2 naar 4 stoptreinen tussen Breda en Tilburg) circa twee jaar later kunnen gaan rijden dan voorzien was. Omdat de Meterenboog later in gebruik wordt genomen zullen goederentreinen immers langer ruimte nodig hebben op de Brabantroute.

De rapporteur zou graag willen weten wat de nadelen zijn van het ontbreken van risicokwantificering in de derde voortgangsrapportage. De rapporteur ontvangt tevens graag een toelichting op de stelling dat een kwantificering van risico's per corridor ten koste zou gaan van de positie van lenW en/of ProRail. De rapporteur vraagt daarbij of het niet mogelijk is om op een andere manier inzicht te geven in de risico's zonder afbreuk te doen aan de positie van lenW en/of ProRail. De leden van de D66-fractie zien dat in de derde voortgangsrapportage bij de top drie van risico's per corridor geen kwantifi-

⁸ Kamerstuk 32 404, nr. 101

cering van risico's wordt gegeven. Een dergelijke kwantificatie van risico's zou de positie van het ministerie en/of ProRail in het geding brengen. Wat is de reden hiervoor? Ziet de Staatssecretaris kans om in een volgende voortgangsrapportage toch de kwantificatie van de top drie aan risico's per corridor op te nemen, bijvoorbeeld in kans en tijd, of op een andere wijze die de positie van partijen niet schaadt?

In de voortgangsrapportage wordt de risicokwantificering per corridor niet meer weergegeven. Naarmate meer projecten in de realisatiefase komen worden de risico's ook steeds concreter en raken vaak één specifieke partij. Indien in de voortgangsrapportage zichtbaar is welk bedrag ProRail of IenW hiervoor in haar prognose opneemt of welke kans van optreden aan dit risico toegekend wordt, worden de onderhandelingen met de betreffende partij in negatieve zin voor ProRail en/of de Staat beïnvloedt. Een voorbeeld hiervan is het risico bij de tunneltechnische installaties in Delft. Naast financiële inschattingen beïnvloeden ook inschatting naar tijd of kans van optreden de onderhandelingspositie. Wel blijft de weergave van de risico's gerangschikt naar omvang en wordt zo enig inzicht geboden in de kwantificering.

Ik begrijp uw behoefte en blijf samen met het programma PHS zoeken naar een verbetering van informatievoorziening. Op programmaniveau blijf ik de risicothema's kwantitatief weergegeven. Meer aandacht voor de ontwikkelingen hier zal de voorspelbaarheid van het programma vergroten. Financieel gebeurt dit door de rapportage over het potentieel tekort en het risicobeeld. Vooral het risicobeeld heeft hierbij een voorspellende waarde en zal ik uitgebreider toelichten. Voor wat betreft de planning wordt het inzicht gegeven door te rapporteren over de probabilistische opleverdata. De projecten en het programma PHS blijven de risico's kwantificeren ten behoeve van prioritering en beheersing en bespreking in de stuurgroep PHS.

De leden van de D66-fractie vragen of het mogelijk is om in de volgende rapportage naast de ontwikkeling van jaarlijkse reizigersaantallen op PHS-corridors ook de landelijke ontwikkeling van reizigersaantallen op het spoor als referentie weer te geven? Is het tevens mogelijk om in de voortgangsrapportage ook duidelijk te beschrijven hoe ontwikkelingen op belangrijke schakelpunten («draaischijven») in het PHS-netwerk, zoals Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid, de voortgang van de planning op de verschillende PHS-corridors beïnvloeden?

De voortgangsrapportage PHS richt zich specifiek op de PHS-corridors en verstrekt dus ook informatie over de reizigersaantallen op deze corridors. De inzichten in de landelijke ontwikkelingen zullen worden opgenomen in de komende NMCA, die wordt verwacht in 2021.

Vanwege de raakvlakken wordt u via de voortgangsrapportages uitvoerig geïnformeerd over de voortgang van schakelpunten zoals bijvoorbeeld PHS-project Amsterdam en Meteren-Boxtel. Hierbij schrijf ik ook over de projecten ZuidasDok en MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid waar dat effect heeft op het Amsterdam Centraal. Hieruit blijkt al dat PHS-projecten en andere reguliere projecten van elkaar afhankelijk zijn en daarom informeer ik u wanneer dit aan de orde is.

Het heeft niet mijn voorkeur om de diverse schakelpunten iedere rapportage apart inzichtelijk te maken. Sommige PHS-projecten maken productstappen mogelijk die niet tot de oorspronkelijke doelstelling van PHS behoren. Omgekeerd blijken in de exploitatie soms aanvullende

maatregelen nodig voor de PHS-doelstellingen buiten het programma om. Dit maakt dat er geen eenduidige schakelpunten voor de rapportage zijn aan te wijzen die recht doen aan het geheel van PHS in samenhang met de verdere uitvoeringsagenda. Maar zoals hierboven aangegeven informeer ik uw Kamer uiteraard wanneer een PHS-project of ander project effect heeft op de voortgang of kosten van een PHS-project.

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

Het streven is om de planning van PHS in de voortgangsrapportages met een haalbaarheid van 85% weer te geven. De kans dat de planning gehaald wordt, is dan aanzienlijk te noemen. Voor Meteren-Boxtel is de planning herijkt van 2027 naar 2029 omdat deze, door de eerder gemelde vertragingen, niet meer met 85% waarschijnlijkheid te halen was. De herijkte planning, zoals opgenomen in de 3e VGR, kent weer de standaard haalbaarheid van 85%. Zoals in de aanbiedingsbrief bij deze VGR⁹ aangegeven, blijf ik zoeken naar mogelijkheden om de verschuiving van de eindtermijnen van de onderdelen van PHS zo beperkt mogelijk te houden.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat mogelijkheden voor internationaal treinverkeer tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal beperkt zijn en vragen of de Staatssecretaris bereid is het tiende perronspoor op te nemen in het komende Tracébesluit?

Een tiende perronspoor bij Amsterdam Centraal is noch voor de hoogfrequente dienstregeling, noch voor internationaal treinvervoer nodig. Voor de lange termijn is de voorziene capaciteit voor internationale treinen op Amsterdam Zuid voldoende na aanleg van het derde perron aldaar. Grote aanpassingen van de plannen voor Amsterdam Centraal met een tiende doorgaand perronspoor zijn kostbaar (meer dan € 100 mln. extra). Tevens zou hier een grote vertraging ontstaan. Begin 2021 wordt het Tracébesluit van het project verwacht.

Tot het moment dat Amsterdam Zuid gereed is kunnen de internationale treinen vertrekken en aankomen op de sporen van Amsterdam Centraal. De mogelijkheden zijn wel beperkt omdat Amsterdam Centraal dan vanwege PHS in verbouwing is. Tijdens een deel van de verbouwing is er op Amsterdam Centraal zoals al gemeld aan uw Kamer in mijn brief van 20 december 2018¹⁰ geen ruimte voor voorzieningen ten behoeve van de paspoort- en beveiligingscontroles. Samen met ProRail en vervoerders kijken we hoe we de hinder zoveel mogelijk kunnen beperken en er ook zoveel mogelijk ruimte is om internationale treinreizigers te verwelkomen. Juist nu we weten dat het wat langer duurt voordat Amsterdam Zuid gereed is. Dit kan bijvoorbeeld gaan over het weer (tijdelijk) terugplaatsen van de voorzieningen ten behoeve van de paspoort- en beveiligingscontroles op Amsterdam Centraal wanneer dit mogelijk blijkt.

⁹ Kamerstuk 32 404, nr. 101

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 811

De ChristenUnie-fractie vraagt of de Staatssecretaris bereid is een besluit te nemen over de Hanzelijn naar 200 km/uur om een deel van het reistijdeffect op OV SAAL te compenseren?

Het is mijn ambitie om de verbinding tussen het Randstad en het Noorden te verbeteren. Het OV SAAL besluit draagt hieraan bij. Dit staat echter los van andere maatregelen, zoals een snelheidsverhoging op de Hanzelijn, die ik elk op hun eigen merites zal beoordelen.

ERTMS – VGR

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

Recent zijn de feitelijke vragen over de VGR 13¹¹ beantwoord. Daarbij is aangegeven dat de programmadirectie ERTMS momenteel afspraken maakt met betrokken organisaties over de kwantificering van de individuele financiële risico's en onzekerheden. Dit is nodig om een totaal-analyse te maken van de risico's. Wanneer dit traject is afgerond zal ik u bij de volgende VGR in het voorjaar van 2021 informeren over de kansen van optreden en impact daarvan voor de financiële risico's en onzekerheden met een verwachtingswaarde van meer dan € 10 mln.

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

Het besluit om de huidige treinbeveiliging met ERTMS te vervangen sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande netwerk. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan tijdige aanleg van ERTMS zoals genoemd in het Regeerakkoord en aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale verbindingen. Daarnaast biedt ERTMS meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals meer veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden en op termijn automatisch rijden.

Bij de Programmabeslissing ERTMS zijn de te verwachte baten van de investeringen in de zeven baanvakken tot en met 2030 in beeld gebracht en hierover zal ik verder rapporteren in de voortgangsrapportages. De baten die met ERTMS voor de reiziger worden gerealiseerd worden immers niet alleen beïnvloed door ERTMS, maar ook door beleid en maatschappelijke ontwikkelingen buiten het programma ERTMS, zoals reizigersgroei. Voor uw aanvullende verzoeken ten aanzien van «de capaciteit en het percentage capaciteitsgroei spoorcorridors met ERTMS» en «de benutte gerealiseerde capaciteit spoorcorridors met ERTMS» zal ik in de tweede helft van 2021 opdracht verlenen aan een externe partij. Dit is vroeg genoeg om een nulmeting te laten opstellen; nadat de leveranciers voor de infrastructuur starten kunnen de systeemkeuzes hiertegen worden afgezet.

¹¹ Kamerstuk 33 652, nr. 78

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

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

Het dossier dat ten grondslag lag aan de programmabeslissing ERTMS is samengevat in de Railmap 4.0.¹² In de Railmap 4.0 zijn de totale kostenraming en het budget opgedeeld in verschillende scope-onderdelen¹³: Programmakosten (€ 233 mln), kosten voor materieel (€ 636 mln), kosten voor infrastructuur (€ 859 mln), risicovoorziening (€ 397 mln), BTW (€ 276 mln), additioneel beheer en onderhoud (€ 144 mln) en overige posten (€ 20 mln).

Verdeeld over bovenstaande categorieën is in de afgelopen periode € 321 mln (inclusief BTW, prijspeil 2020) aan verplichtingen aangegaan. Het betreft hier subsidiebeschikkingen aan ProRail voor programmakosten voor de programmadirectie (t/m Q3-2022), het starten van overkoepelende projecten van de programmadirectie ERTMS zoals de ontwikkeling van de STM ATB¹⁴, kosten voor de implementatie-organisatie, bij ProRail en kosten van projecten (waaronder de aanbesteding) voor de infrastructuur. Zeker als onderdelen zich in de aanbestedingsfase bevinden is het niet altijd wenselijk zulke gedetailleerde informatie openbaar te maken, omdat dit de onderhandelingspositie kan schaden. Ik begrijp uw behoefte en blijf samen met de programmadirectie ERTMS zoeken naar een goede balans in de informatievoorziening hierover. Ook ben ik bereid met uw Kamer in gesprek te gaan hoe we anders deze informatievoorziening in de toekomst nog verder kunnen verbeteren. Ik zal hiertoe een voorstel opnemen in de eerstvolgende VGR. Ik informeer u uiteraard over bijzonderheden bij projecten indien deze impact hebben op de planning, kostenraming van het programma, noemenswaardige risico's in zich dragen, leiden tot onttrekkingen uit de post onvoorzien of politiek interessant zijn.

Het is overigens niet zo dat de € 321 mln een-op-een afgezet kan worden tegen de waarde van de aanbesteding van het ERTMS-systeem. De aanbesteding van het ERTMS-systeem kent een maximale contractwaarde van zo'n € 440 mln (incl. BTW). Deze aanbesteding zorgt voor een flexibel contract met een looptijd van ongeveer 37 jaar en bevat daarmee ook de verwerving die na 2030 nodig is voor beheer en onderhoud. Deze maximale contractwaarde is ingeschat op basis van de verwachte omzet van een proefbaanvak en zeven baanvakken. Daarnaast is de aanbesteding voldoende robuust gemaakt om aanvullend, conform vervangingsopgave, nog andere lijnen van ERTMS te kunnen voorzien in het kader van de landelijke uitrol voor 2030 of vlak daarna. Voordat er gekozen wordt om andere lijnen van ERTMS te voorzien zal hierover uiteraard besluitvorming plaatsvinden, inclusief een financieringsvoorstel op basis

¹² Kamerstuk 33 652, nr. 76

¹³ Exclusief BTW, prijspeil 2017

¹⁴ Huidig en toekomstig in Nederland rijdend materieel moet in de transitie richting ERTMS op baanvakken met zowel ATB als ERTMS kunnen rijden. Treinen met een ERTMS-boordsysteem (ERTMS-computer) hebben een Systeemonderdeel nodig dat in feite vertaalt tussen de ATB en de ERTMS-apparatuur. Dit heet een Specifieke Transmissie Module (STM).

van het geld voor treinbeveiliging in de BOV of de gedane reservering van € 100 mln per jaar in het Infrastructuurfonds.

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

In de programma's ERTMS en PHS wordt nauw samengewerkt om planningen op elkaar af te stemmen. Dit om zo efficiënt mogelijk te kunnen bouwen en synergievoordelen te benutten. De bouwvolgorde bij Amsterdam Zuid (ZuidasDok en in het vervolg op ZuidasDok het derde perron van Amsterdam Zuid) was oorspronkelijk zo gepland dat ERTMS ná afronding van deze werkzaamheden zou worden gerealiseerd. Vanwege de opgelopen vertraging van het project ZuidasDok zou dat echter betekenen dat dit baanvak 8 jaar later dan oorspronkelijk gepland van ERTMS zou worden voorzien. In afstemming met het programma PHS is besloten ERTMS op dit baanvak conform planning van het programma ERTMS te realiseren, waarmee de bouwvolgorde wordt omgedraaid. Dit heeft geen gevolgen voor de bouwplanning van ZuidasDok en het derde perron op Amsterdam Zuid, en het maakt invoering van de gewenste dienstregeling voor PHS veel eerder mogelijk.

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

Nee, ik ben niet bereid te kijken naar het stopzetten van het programma ERTMS. In Europees verband is afgesproken dat alle lidstaten voor 2030 de belangrijkste internationale spoorgoederencorridors en voor 2050 het uitgebreide spoornetwerk van ERTMS voorzien. Zo ontstaat een hoogwaardig netwerk in de EU. Nederland kan hierin niet achterblijven. Bovendien moeten nieuwe treinen die rijden op Europese corridors vanaf 2019 verplicht ERTMS, baseline 3, aan boord hebben. Daarnaast is een belangrijke reden om ERTMS aan te leggen de vervanging van het huidige treinbeveiligingssysteem Automatische Treinbeïnvloeding (ATB), dat nog met behulp van de naoorlogse Marshallhulp werd aangelegd en niet meer voldoet om de ambities op het spoor op een veilige wijze te kunnen uitvoeren. De kosten moeten dus vroeg of laat gemaakt worden. Daarom is het stopzetten van het programma ERTMS geen optie.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat corona ook bij de voortgang van het ERTMS-programma tot vertraging lijkt te leiden. Kan de Staatssecretaris aangeven hoeveel? En wordt dit weer ingelopen? Deze leden zien dat men wel probeert tegenvallers op te lossen, zoals het omkeren van de bouwvolgorde bij het Zuidasdok. Worden andere trajecten en projecten ook opgezet op zo'n manier dat bij tegenvallers elders versneld kan worden, of dat de specialisten elders voortgang kunnen maken in plaats van te wachten?

Tot op heden beperkt het effect van corona op het programma ERTMS zich tot vertragingen van enkele weken op meerdere projecten. Deze vertragingen zijn het directe gevolg van het thuiswerken vanwege corona en het niet fysiek bij elkaar kunnen komen tijdens dialoogrondes met marktpartijen in aanbestedingen. Op dit moment is het nog niet goed mogelijk de impact van corona op het totale programma aan te geven. Dit wordt nauwlettend in de gaten gehouden en uw Kamer wordt over de ontwikkelingen via de voortgangsrapportages geïnformeerd.

Onderdeel van elk traject en project is dat risico's en beheersmaatregelen worden benoemd. Op basis daarvan kijken de programmadirectie en betrokken partijen hoe mogelijke effecten zo beperkt mogelijk kunnen blijven. Het omdraaien van de bouwvolgorde bij ZuidasDok is hier een voorbeeld van.

ERTMS – interoperabiliteit

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

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

De leden van de D66-fractie lezen dat België een andere ERTMS-baseline kiest dan Nederland. Kan de Staatssecretaris uiteenzetten of er vanwege het gebruik van verschillende baselines door buurlanden extra kosten zijn voor spoorgoederenvervoerders? Zo ja, moeten deze extra kosten dan niet worden voorkomen?

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

Binnen de Europeesrechtelijke kaders investeert elke lidstaat op eigen tempo in zijn spoor netwerk, mede afhankelijk van behoefte (TEN-T, vervanging, veiligheid, capaciteit, enz.) en beschikbare financiële middelen. Dit betekent dat er altijd sprake zal zijn van verschillende

versies (levels die aanduiden op welk niveau het systeem wordt toegepast, en specificaties van het systeem benoemd in baselines en releases) van ERTMS die samen moeten kunnen werken om de interoperabiliteit van het treinverkeer in Europa te verbeteren. Nederland heeft gekozen voor de uitrol van level 2 baseline 3, release 2.

Het waarborgen van de interoperabiliteit blijft daarom continu aandacht vragen. Er worden daarom op meerdere niveaus maatregelen genomen om de samenhang tussen de nationale ERTMS-plannen te borgen:

1. De Europese Commissie heeft in een verordening bindende afspraken gemaakt met de lidstaten over het tempo en de volgorde van uitrol van ERTMS over de nationale spoorwegnetwerken. Dit is in eerste instantie het kernnetwerk, bestaande uit negen internationale spoorgoederencorridors.
2. Op corridorniveau coördineren de infrastructuurmanagers de uitrol van ERTMS over het Europese kernnetwerk. Nederland is voorzitter van de Rijn-Alpen-corridor, die van Amsterdam/Rotterdam via Duitsland naar Italië loopt. Daarnaast participeert Nederland ook in de Noordzee-Mediterraan-corridor die van Amsterdam/Rotterdam naar Frankrijk loopt.
3. Het Europese spoorwegagentschap (ERA) bewaakt de technische harmonisatie van ERTMS, zowel in de trein als in de infrastructuur. De ERA geeft alleen toestemming aan de materieeleigenaar voor de inzet van zijn trein op infrastructuur met ERTMS als dit materieel aan de specificaties voldoet. Ook de infrastructuurbeheerders moeten toestemming krijgen voor de gebruikte specificaties voordat de aanpassing van het systeem van de infrastructuur naar ERTMS aanbesteed wordt. Deze actuele specificaties heten baseline 3. Recent zijn deze verantwoordelijkheden van de ERA aangescherpt in de richtlijn voor interoperabiliteit. ERA heeft zo de instrumenten in handen om de compatibiliteit tussen ERTMS-materieel en infrastructuur te bewaken.
4. Op projectniveau zijn er bilaterale samenwerkingen met de buurlanden. Zo is ProRail nu al in gesprek met DB Netz over de ERTMS-aansluiting tussen de Betuweroute en het toekomstige derde spoor in Duitsland. Met het Belgische Infrabel wordt het ontwerp van de grensovergang bij Roosendaal uitgewerkt.

Afstemming tussen de lidstaten vindt dus volop plaats, vanaf de planfase tot aan de ingebruikname van projecten. Het Ministerie van IenW en het Nederlandse ERTMS-programma maken dankbaar gebruik van de bestaande internationale werkoverleggen. Het is van belang dat het Programma de ontwikkelingen op deze niveaus actief volgt en bij voorziene risico's tijdig actie onderneemt.

In reactie op de vragen van D66 kan ik ten aanzien van België aangeven dat daar in 2010 is gestart met een nationale uitrol van ERTMS met baseline 2, de toen geldende ERTMS-standaard. Inmiddels heeft België besloten voor de verdere uitrol over te gaan op baseline 3. Dit betekent dat Belgische treinen ook voorzien moeten zijn van baseline 3 om in eigen land te kunnen rijden. Overigens moeten volgens Europese regelgeving vanaf 2019 alle nieuwe internationale treinen met baseline 3 worden uitgerust. Treinen uitgerust met baseline 3 kunnen rijden over infrastructuur met baseline 3 of 2.

Nederland heeft in 2019 gekozen voor de uitrol van baseline 3. Als Belgische vervoerders vanaf 2026 over de lijn Roosendaal-Kijfhoek willen rijden, dan moet hun materieel uitgerust zijn met baseline 3. Het opwaarderen van treinen met baseline 2 naar baseline 3 kost inderdaad geld. Ook

extra kosten voor bijvoorbeeld toelating in verschillende landen is niet te voorkomen.

Over het algemeen geldt dat materieleigenaren (zoals leasemaatschappijen) en vervoerders die zijn toegelaten in Nederland Europese subsidies kunnen aanvragen, en gebruikmaken van de subsidieregeling ERTMS. Hiermee kan 90% van de kosten voor het prototype en 50% van de kosten voor de hele serie worden gedekt. Hiervoor is afgerond zo'n € 60 mln beschikbaar voor de jaren 2020–2022. Onder het kopje spoorgoederenvervoer ga ik hier verder op in.

Daarnaast geldt dat landen kunnen besluiten nationale eisen toe te voegen. Het Europese beleid is deze toevoegingen te minimaliseren. Bij het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer¹⁵ is aangegeven dat de Nederlandse functionaliteiten bovenop de basisspecificaties van de Europese Unie voor vervoerders zoveel mogelijk wordt beperkt. En dat als dit toch noodzakelijk mocht worden geacht, dan wordt bekeken in welke mate additionele kosten voor bestaand materieel moeten worden vergoed.

Ik zal bekijken of de samenwerking met onze buurlanden bovenop de afspraken in de EU-specificaties, corridor-overleggen en de afspraken tussen infrastructuurbeheerders nog verder kan worden ondersteund, al dan niet via het sluiten van interoperabiliteitsverdragen. Dit kan ik overigens alleen in samenspraak met onze buurlanden doen. Hierover zal in de voortgangsrapportages worden gerapporteerd.

ERTMS – spoorgoederenvervoerders

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

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij zich beseft hoe groot het probleem van het dreigend tekort aan goederenlocs met ERTMS is. Ondernemers wijzen op de noodzaak tot volledige compensatie van de ombouw en noodgedwongen vervanging van de goederenlocs naar ERTMS. Met het huidige programmabesluit dreigt er een tekort van circa 600 locomotieven met ERTMS. Zonder voldoende goederenlocomotieven is de doelstelling van 54 tot 61 miljoen ton goederenvervoer per spoor in 2030 onhaalbaar. Moeten deze 600 locomotieven worden omgebouwd en noodgedwongen worden vervangen, dan is er sprake van circa 600 locs x € 5.000 tot € 20.000 extra «cost of use» per maand, en dat is circa 75 miljoen euro per jaar. Daartegenover staan geen extra inkomsten en geen kostenbesparingen als gevolg van deze investering/extra kostenpost. Wat gaat de Staatssecretaris aan deze situatie doen?

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 782

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

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

Materieeleigenaren beslissen – voornamelijk op basis van een bedrijfseconomische afweging – of zij hun bestaande vloot gaan voorzien van ERTMS. Een belangrijk aspect bij deze afweging is het aantal jaren dat het omgebouwde materieel nog kan of moet worden ingezet voor operatie op ERTMS-baanvakken.

Bij de Programmabeslissing¹⁶ is een inventarisatie gemaakt het aantal treinen dat wordt geraakt door de uitrol van ERTMS tot 2030 en voor (gedeeltelijke) vergoeding van de ombouwkosten in aanmerking kan komen. Voor de goederenvervoerders en locomotieven van leasemaatschappijen was destijds uitgegaan van grofweg 600 locomotieven, waarbij zo'n 60% moet worden opgewaardeerd van ERTMS baseline 2 naar baseline 3. Voor de overige locomotieven geldt dat ERTMS geheel moet worden ingebouwd («retrofit»), dan wel dat te zijner tijd een update binnen de baseline aan de orde kan zijn.

Specifiek voor het opwaarderen van de 355 locomotieven heb ik met behulp van Europese subsidies en de nationale subsidieregeling ERTMS getracht dit in voldoende mate te ondersteunen. De huidige stand van zaken is dat slechts een beperkt aantal grotere partijen doorgaat met dit subsidietraject. De oorzaak dat andere partijen hebben afgezien is dat deze ondernemers de kosten en risico's verbonden aan de subsidieregeling niet kunnen dragen. Dit is ondanks inspanningen, zoals het verlengen van de subsidietermijn (van 2023 naar 2024) en verhogen van de subsidie van het prototype van 50% naar 90%.

Ik vind het risico dat er bijtijds onvoldoende goederenmaterieel is omgebouwd reëel. Om ook voor deze partijen de overgang naar ERTMS te ondersteunen onderzoek ik daarom samen met de programmadirectie en de sector wat extra nodig is. Hierin wordt ook gekeken naar locomotieven waar nu nog geen ERTMS in zit («retrofit»). Als start hiervan is de verkenning «Implementatie ERTMS bij spoorgoederenvervoerders»¹⁷ opgesteld met daarin een breed gedragen beeld van de problematiek in de sector en negen door de sector aangedragen oplossingsrichtingen. Op basis daarvan wordt toe gewerkt naar voorstellen met mogelijke verbetermaatregelen. Het is na de zomer van 2021 aan het volgende Kabinet hierover te besluiten. Samen met de programmadirectie ERTMS en de spoorsector span ik mij in de besluitvorming zo goed mogelijk voor te bereiden teneinde verdere vertraging te voorkomen.

¹⁶ Kamerstuk 33 652, nr. 65; achtergronddocument U1. Scopedocument

¹⁷ Kamerstuk 33 652, nr. 77

Dit jaar zijn er daarnaast stappen gezet om de spoorgoederenvervoerders nauwer te betrekken bij de besluitvorming in het programma ERTMS. Voor de inhoudelijke voorbereiding is in de herfst een «MT Railfreight» gestart met daaronder een viertal thematische taskforces over financiering, technische interoperabiliteit, operationele interoperabiliteit en prestatie- en ketenmanagement, inclusief cybersecurity. Vertegenwoordigers uit de sector nemen hierin zitting. De goederensector heeft daarnaast twee vertegenwoordigers in de stuurgroep ERTMS.

Voorziene tegenvallers van een concreet project binnen de scope van het programma ERTMS kunnen ten laste worden gebracht van de post onvoorzien. Dit is ook al gebeurd. Bij de VGR 12¹⁸ is bijvoorbeeld een tegenvaller van zo'n € 19 mln voor gestegen kosten van het CEF-project gemeld. Aanvullende nieuwe maatregelen bovenop bestaande beleid worden in de regel niet geïnclassificeerd als tegenvallers, maar als een uitbreiding; aanvullende maatregelen behoren niet tot de scope van het programma en worden dus niet ten laste gebracht van de post onvoorzien. Daarbij wordt ook gekeken naar nieuwe subsidiemogelijkheden op Europees niveau, of mogelijkheden voor het verlengen van bestaande subsidies.

Naarmate meer spoor van ERTMS is voorzien, wordt de bewegingsvrijheid van materieel zonder baseline 3 stap voor stap steeds kleiner. Een tijdige ombouw van het bestaande materieel met ERTMS en de instroom van nieuw materieel met ERTMS is daarom van belang. Dit is zowel van belang voor de landelijke invoering van ERTMS als voor de groeidienstelling voor het spoorgoederenvervoer. De programmadirectie ERTMS monitort de ombouw structureel en via de voortgangsrapportages wordt uw Kamer geïnformeerd over de voortgang en de risico's.

Deze leden (van de GroenLinks-fractie) vragen de Staatssecretaris om druk te blijven houden op vervoerders om tijdig hun materieel aan te passen. Het kan niet zo zijn dat de veiligheid of de planning van ingebruikname van ERTMS achterblijft, omdat vervoerders niet tijdig aan de ombouw van hun materiaal hebben gewerkt. Deze leden zien niet in waarom dit onderhandelbaar moet zijn, als de afspraken en plannings reeds lang bestaan. Per wanneer kunnen we vervoerders de toegang tot ERTMS-trajecten ontzeggen, als ze niet voldoen aan de eisen?

Vervoerders dienen met ingang van het dienstregelingsjaar 2027 ERTMS aan boord te hebben om een toegangsovereenkomst van ProRail te krijgen. De programmadirectie ERTMS ziet ook toe op correcte en jaarlijks geactualiseerde gegevens met betrekking tot de staat van het spoorwagennet vanaf de invoering van ERTMS op het eerste baanvak in 2026. De programmadirectie ERTMS bewaakt daarbij dat de investeringen in de basis (bedrijfsvoering aangepast, treinen omgebouwd en het personeel opgeleid) aansluiten op de investeringen in de infrastructuur.

ERTMS – overig

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij kan reageren op de stelling dat rangeren onder ERTMS voorlopig een fata morgana is. Er kan met het ERTMS van nu en in 2026 niet veilig geduwd gerangeerd worden. Dat is een enorme operationele barrière. Zonder geduwd rangeren kan veel goederenvervoer niet plaatsvinden. Daarnaast kunnen de huidige rangeerlocomotieven technisch en economisch niet worden

¹⁸ Kamerstuk 33 652, nr. 76

omgebouwd voor ERTMS. Tegelijkertijd zijn er geen nieuwe rangeerlocomotieven voor de Nederlandse markt beschikbaar. Rangeerlocomotieven zijn onmisbaar voor de toch al dure «last mile» van het spoorgoederenvervoer. Hoe houdt de Staatssecretaris de ondernemers in deze situatie aan boord?

Zoals beschreven in eerdere voortgangsrapportages is er nog geen vastgestelde oplossing voor rangers met ERTMS. De programmadirectie ERTMS onderzoekt samen met de goederensector hoe in Nederland op veilige wijze van een zogenoemde rangeerrijweg gebruik kan worden gemaakt. Hiervoor is een hulpmiddel benodigd dat de machinist laat zien of hij de volgende sectie mag binnenrijden. Momenteel worden verschillende prototypes van hulpmiddelen beproefd en beoordeeld. De prototypes die worden beproefd en beoordeeld vallen onder drie varianten: een vast (rangeer)sein dat bij een Stop Marker Board (SMB) wordt geplaatst, een draagbaar sein voor de machinist en een digitale variant (app) die door de machinist kan worden afgelezen. Het minimaal handhaven van het huidige veiligheidsniveau van het rangeerproces is een randvoorwaarde bij de uiteindelijke keuze. Ook de kosten en de operationele gebruiksmogelijkheden zijn criteria die bij de keuze voor een rangeer hulpmiddel worden meegewogen.

Met betrekking tot het niet beschikbaar hebben van rangeerlocomotieven voor de Nederlandse markt wordt door de programmadirectie ERTMS samen met de sector een voorstel uitgewerkt hoe zonder ERTMS kan worden gerangeerd. Momenteel werken zij aan een oplossing voor de emplacementen Lage Zwaluwe en Roosendaal, die het rangers met locomotieven zonder ERTMS veilig mogelijk maakt. Deze emplacementen liggen op de corridor Kijfhoek-Belgische grens, die als eerste wordt omgebouwd naar ERTMS. Deze oplossing zorgt ervoor dat goederenvervoerders hun rangeerlocomotieven kunnen blijven gebruiken zonder deze te hoeven ombouwen naar ERTMS. Verwachting is dat deze oplossing in de eerste helft van 2021 door de stuurgroep ERTMS kan worden vastgesteld.

Tot slot ontwikkelt de programmadirectie samen met de sector een toekomstbeeld voor rangers onder ERTMS en de stappen die genomen moeten worden om dat beeld te realiseren. Deze «Roadmap» is naar verwachting in de eerste helft van 2021 gereed. De resultaten worden als input meegenomen in de verdere uitwerking van de negen oplossingen van de Verkenning implementatie ERTMS bij spoorgoederenvervoerders.

Over de voortgang van deze onderwerpen wordt u via de voortgangsrapportages geïnformeerd.

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

Nederland heeft aanspraak gemaakt op diverse CEF-subsidies uit 2015, waarvan zo lang mogelijk wordt getracht deze te behouden. Hiervan houdt het Europese subsidie agentschap van de Commissie (INEA) de

einddatum (2022) strikt aan, waardoor ze grotendeels worden teruggevorderd. Dit betreft CEF-subsidies voor goederenvervoer en de CEF-subsidie voor de ombouw van de infrastructuur van het baanvak Kijfhoek-Belgische grens, waaraan de € 11 mln refereert en zoals benoemd in de VGR 12 en 13¹⁹. Ook de CEF-subsidie aan NS valt hieronder; deze moet nog administratief worden afgeboekt bij de volgende voortgangsrapportage.

Het Ministerie van IenW en INEA hebben een goede werkrelatie op het gebied van ERTMS dankzij de al jarenlange samenwerking. INEA is gebonden aan de strakke spelregels, die in Europees verband zijn vastgelegd. Recentelijk is wel bereikt dat de subsidietermijn van de lopende nieuwere CEF-subsidies verbonden aan het spoorgoederenvervoer uit 2017 kan worden verlengd met één jaar. IenW en INEA hebben er beide baat bij dat het gealloceerde geld voor de ERTMS-projecten ook daadwerkelijk wordt besteed. Verder wordt verwacht dat er daarnaast nieuwe mogelijkheden zullen komen voor het programma om aanspraak te maken op Europese subsidies; het programma zal hier zoveel mogelijk gebruik van maken.

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

De risico's en kansen om op de Noordelijke lijnen ATB direct met ERTMS te vervangen worden nu onderzocht. Er is echter nog niet aan alle randvoorwaarden voldaan. Zo zijn de kosten voor de ombouw van de treinen van de regionale vervoerders bijvoorbeeld nog niet gedekt. Daarnaast, zoals aangegeven in de VGR 12²⁰, vind ik een stabiele start van de realisatie van het programma ERTMS van groot belang en is het nu de vraag in hoeverre dat te waarborgen is als in deze fase een dergelijke omvangrijke scopetoevoeging gedaan zou worden. Het gaat immers niet alleen om de infrastructuur, maar ook om ombouw van treinen en opleiding van personeel die tot nu toe buiten de scope van de programmasbeslissing vallen. Een voldoende beheerste uitrol van de overgang van ATB naar ERTMS en de uitrol op de eerste baanvakken van het Kabinetbesluit staan voor mij voorop. De potentiële voordelen en risico's worden op dit moment nader in kaart gebracht, zodat een afweging zorgvuldig kan worden gemaakt. Ik verwacht hier in de eerste helft van 2021 meer over te kunnen zeggen.

HSL

De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over het financiële tekort voor het oplossen van de zettingsproblematiek. Deze leden vragen waarom kwantitatieve informatie over kostenoverschrijvingen ontbreekt. Ook vragen zij de Staatssecretaris om spoedig verbetervoorstellen te maken om kostenoverschrijvingen te voorkomen.

¹⁹ Kamerstuk 33 652, nrs. 76 en 77

²⁰ Kamerstuk 33 652, nr. 76

De reden dat deze informatie ontbreekt is dat het nog lopende onderzoek en de kwantitatieve risicoanalyse voor de locatie Schuilingervliet pas dit voorjaar wordt afgerond. Dan zal ProRail voor alle locaties aangeven welke maatregelen en welk budget nodig zijn om de zettingenproblematiek aan te pakken en met voorstellen komen om nieuwe kostenoverschrijdingen te voorkomen. Over de uitkomst hiervan wordt de Kamer geïnformeerd via de reguliere budgettaire nota's.

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

Op de begroting van het Infracfonds is € 27,4 mln. beschikbaar voor zettingen op artikel 13.04 (geïntegreerde contractvormen). Zoals aangegeven in de 43e Voorgangsrapportage HSL-Zuid is dit budget naar verwachting niet meer voldoende. Over de omvang van het tekort ontstaat pas duidelijkheid als dit voorjaar het nog lopend onderzoek en de kwantitatieve risicoanalyse voor de locatie Schuilingervliet wordt afgerond. Dan zal ProRail voor alle locaties aangeven welke welk budget nodig zijn om de zettingenproblematiek aan te pakken en wordt u geïnformeerd over de budgettaire verwerking daarvan. Voor geluidsschermen wordt verwacht dat de eerste fase in oktober 2021 zal zijn afgerond. Als de tweede fase is voltooid (naar verwachting in de loop van 2023) zal de geluidsoverlast voor omwonenden afnemen.

Voor de geluidsschermen in Lansingerland wordt verwacht dat de eerste fase die in december 2020 is gestart, eind 2021 zal zijn afgerond. De werkzaamheden in deze fase bestaan uit het plaatsen van nieuwe schermen en het absorberend maken van bestaande geluidsschermen. De tweede fase, die nog niet is gecontracteerd, voorziet in het plaatsen van nieuwe schermen op andere locaties. Deze fase wordt naar verwachting in de in de loop van 2023 afgerond.

Zoals aangegeven in de Voortgangsrapportage loopt op dit moment een arbitragezaak over spoorstaafschade. Over het verloop kunnen geen mededelingen worden gedaan. Ondanks de lopende geschillen is er voor mij op dit moment geen aanleiding om een kostbare tussentijdse overgang naar ProRail te overwegen.

Actualiteiten HSL-Zuid

Bij brief van 18 november jl. heeft de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat mij verzocht aan te geven wanneer de resultaten van het kwalitatieve onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) naar het realiseren van de maatschappelijke doelstellingen van de HSL-Zuid worden verwacht. Verwachting is dat het onderzoek voor de zomer van 2021 voor uw Kamer beschikbaar zal komen.

Daarnaast is in de aanbiedingsbrief bij de 43e Voortgangsrapportage HSL-Zuid²¹ melding gemaakt van verschillen van inzicht tussen de Staat en Infrasppeed over de GSM-R-dienstverlening. De verschillen van inzicht hebben betrekking op de hoogte van de kosten die ProRail voor de GSM-R-dienstverlening bij Infrasppeed in rekening brengt. Op 10 december jl. heeft Infrasppeed het finale bod van ProRail afgewezen. Hierop is Infrasppeed meegedeeld dat de Staat arbitrage zal aanvragen. Uw kamer wordt geïnformeerd de uitkomst van de arbitrage. Op dit moment is de planning van de arbitragezaak nog niet bekend.

Compensatieregeling Waalhaven en modal shift regeling

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

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris waarom ProRail de bestaande compensatieregeling Waalhaven niet wil handhaven. Waarom worden ondernemers met deze enorme kosten opgezadeld, heeft de Staatssecretaris dit nog steeds niet geregeld en krijgen ondernemers nu ook nog eens deze trap na? De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris waarom zij de spoorgoederensector de oorlog verklaart. Door werkeloos toe te kijken hoe een op zich functionerende compensatieregeling wordt gesloopt en zichzelf alleen maar op haar D66-deugborst te kloppen, jaagt ze ondernemers tegen zich in het harnas. Is zij zich voldoende doordrongen van de consequenties van deze houding?

Ik begrijp de zorg met betrekking tot de infrastructuur, in het bijzonder op Waalhaven-Zuid, zeer zeker. Het op orde brengen van de infrastructuur in de Rotterdamse haven is een van prioriteiten van ProRail en het ministerie de komende jaren. In de periode dat ProRail aan de infrastructuur werkt kunnen hinderrijke verstoringen blijven optreden. ProRail werkt daarom aan een compensatieregeling waarbij vervoerders gecompenseerd worden in het geval van een bovenmatig aantal hinderrijke verstoringen op de corridor Zee-Zevenaar, waar ook het emplacement Waalhaven-Zuid onder valt. Deze regeling vervangt ook de huidige Waalhavenregeling. De Waalhavenregeling werd gewaardeerd door vervoerders, maar omdat in de capaciteitsverdeling 2021 rekening is gehouden met de beperkingen op de Waalhaven vervalt de juridische basis voor deze regeling. ProRail werkt in afstemming met de sector aan de vormgeving van dit alternatief. Zoals aangegeven in mijn brief van 18 december jongstleden²² is voor mij en ProRail het uitgangspunt dat wordt voorzien in een vorm van redelijke tegemoetkoming voor schade / hinder die boven een normaal maatschappelijk risico uitstijgt en toe te rekenen is aan de infrabeheerder. Omdat het rangeren op Waalhaven-Zuid in het eerste kwartaal van 2021 nog niet mogelijk is, wordt dit door ProRail ook betrokken bij de uitwerking van de generieke compensatieregeling. In het voorjaar zal ik uw Kamer hier nader over informeren.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij op gaat treden bij het dispuut met ProRail en de ondernemers over het punt dat alle goederenvervoerders en intermodale operatoren (die ook opstelsporen huren van ProRail) niet akkoord zijn dat voor infrastoringen van meer dan vijf dagen specifieke

²¹ Kamerstuk 22 026, nr. 514

²² Kamerstuk 29 984, nr. 918

compensatieafspraken gemaakt kunnen worden op basis van de eenzijdig opgedrongen algemene voorwaarden van ProRail. Op basis van de algemene voorwaarden van ProRail is het in het algemeen heel moeilijk om opgelopen verliezen door ProRail-falen te verhalen. Hiervoor zullen separate afspraken gemaakt moeten worden voor 2021–2023. Gaat de Staatssecretaris daarvoor zorgen?

Langdurige storingen kunnen erg van elkaar verschillen in omvang en effect. Daarom zal voor elke langdurige storing maatwerk nodig zijn. Hierover is nauw contact met ProRail. Zoals ik in het vorige antwoord aangaf, vind ik het belangrijk dat wordt voorzien in een redelijke compensatie voor schade en bovenmatige hinder als gevolg van handelen van ProRail. Momenteel is er met uitzondering van de Waalhaven-Zuid geen sprake van andere langdurige storingen.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris waarom zij de tijdelijke compensatieregeling voor omrijden wegens beperkte of geen capaciteit op de Betuweroute door werkzaamheden aan het derde spoor niet verlengt?

In mijn voortgangsbrief over het spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 918) heb ik u medegedeeld dat ik het doel van de regeling legitiem vind, maar met de vervoerders, verladers, ProRail, havenbedrijf en regionale bestuurders wil ik zoeken naar een beter en flexibeler instrument. Uit de evaluatie is namelijk gebleken dat de regeling onvoldoende benut werd en daarmee te weinig effectief. Voor een deel zorgt het in de tijd vooruitschuiven van bouwwerkzaamheden aan het Derde spoor in Duitsland dat het beroep op de regeling minder is dan verwacht. Bovendien hebben verschillende spoorgoederenvervoerders gekozen voor een ander logistiek concept, waardoor de grondslag voor een beroep op de regeling verviel. Ook is het vanwege de eisen die de Kaderwet subsidies Infrastructuur en Waterstaat stelt, niet goed mogelijk om het jaarlijkse subsidiebudget mee te laten bewegen met verschuivingen in de planning van bouwwerkzaamheden. Ik zal uw Kamer hier in de volgende voortgangsbrief spoorgoederenvervoer nader over informeren.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris hoe zij het budget van 9 miljoen euro voor de modal shift gaat inzetten. Is zij het met deze leden eens dat dit budget naar concrete zaken moet gaan en niet naar de groene bobo's die van zulk overheidsbeleid hun verdienmodel hebben gemaakt?

De beoogde modal shift maatregelen zijn – naar analogie van de regeling voor modal shift van weg naar binnenvaart – bedoeld voor een structurele verschuiving van goederenstromen van weg naar spoor. Deze maatregelen worden in de komende maanden in afstemming met vervoerders en verladers nader uitgewerkt. Zoals aangegeven in mijn brief van 18 december jongstleden²³ informeer ik uw Kamer in het voorjaar hierover.

Kijfhoek

Het risicomanagement en de defecten bij het rangeerterrein Kijfhoek zijn deze leden een doorn in het oog. Kan de Staatssecretaris aangeven welke stappen zij daartoe gezet heeft en gaat zetten om de problemen rondom dit rangeerterrein op te lossen?

²³ Kamerstuk 29 984, nr. 918

Graag ontvangen deze leden een overzicht van wat er tot op heden is gebeurd.

Het oplossen van de problemen op Kijfhoek en de andere Rotterdamse emplacementen is voor mij een prioriteit. Sinds de aanstelling van de integraal manager Kijfhoek bij ProRail en de inrichting van het integraal verbeterprogramma Kijfhoek, beide in augustus 2018, zijn veel verbeteringen doorgevoerd. Processen ten aanzien van het veilig uitvoeren van planmatig onderhoud op het emplacement zijn aangescherpt. Bij incidenten en procesafwijkingen heeft ProRail meer aandacht voor evaluaties en hierover vindt structureel overleg plaats met de toezichthouders van het emplacement.

ProRail voert proactief een dialoog met partijen in de omgeving en met samenwerkingspartners, waarin naast spoorgoederenvervoerders en bestuurders van omliggende gemeenten ook het ministerie deelneemt. Op bestuurlijk niveau is hiervoor in 2019 de Kopgroep Kijfhoek ingericht waaraan het ministerie ook deelneemt. Op 5 oktober jl. heeft de Kopgroep de bestuursovereenkomst ondertekend waarin wordt besloten tot de aanleg van extra calamiteitewegen op het emplacement. Hierover heb ik u in mijn brief van 5 oktober jongstleden geïnformeerd²⁴. Momenteel vindt de voorbereiding plaats van de modernisering van het heuvelsysteem. Hiermee zal het emplacement robuuster worden. ProRail verwacht de renovatie in het voorjaar van 2021 aan een leverancier te gunnen en het project medio 2024 af te ronden.

Basisnet en ammoniaktreinen

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

Zoals beschreven in het Jaarverslag Basisnet 2019 hebben de overschrijdingen van de risicoplafonds verschillende oorzaken.

Ten eerste blijkt uit een door ProRail gemaakte analyse van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen dat in 2019 in vergelijking met 2018 de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Nederlandse spoorwegnet met 9% is gestegen t.o.v. 2018.

Daarnaast is in aanvulling op deze voor het gehele spoorwegnetwerk geldende groei sprake van een extra toename specifiek op de Brabantroute (Rotterdam-Venlo) en de Bentheimroute (Rotterdam-Bentheim via hetzij de IJssellijn, hetzij de Gooi- en Veluwelijn). Vanwege werkzaamheden aan het Duitse deel van de Betuweroute, zijn veel meer goederentreinen, waaronder treinen met gevaarlijke stoffen, omgeleid via de Brabant- en Bentheimroute.

In 2019 waren er in totaal 128 dagen met capaciteitsbeperkingen vanwege de werkzaamheden aan het 3e spoor Betuweroute in Duitsland. Gedurende 14 dagen was geheel geen treinverkeer mogelijk. Iedere

²⁴ Kamerstuk 29 893, nr. 248

maand was er een periode van ongeveer een week met beperkingen voor het goederenverkeer via de grensovergang Zevenaar. In de maanden juli en augustus was in een aaneengesloten periode van zeven weken slechts beperkt treinverkeer mogelijk. Ter vergelijking: in 2018 waren er in totaal 87 dagen met capaciteitsbeperkingen vanwege de werkzaamheden aan het 3e spoor in Duitsland. Een toename in 2019 van het aantal dagen met capaciteitsbeperkingen met 50% ten opzichte van 2018.

Voor enkele specifieke locaties geldt dat de overschrijding van de risicoplafonds het gevolg is van een aanpassing (verbreding of versmalling; (ver)plaatsen van wissels) van het spoor. Als gevolg daarvan komen de berekende PR-10-6-contouren verder van het midden van het spoor te liggen. De risicoplafonds ter plekke zijn echter nog niet aan deze situatie aangepast.

De overschrijdingen op het traject Boxtel-Meteren zijn het gevolg van de in gebruik name in 2016 van de zuid-oostboog naar de Betuweroute bij Meteren. Het Basisnet houdt nog geen rekening met het gebruik van deze boog. Deze correctie wordt meegenomen in het programma Robuust Basisnet.

Ook kunnen beperkte overschrijdingen op trajecten waar geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen is voorzien, het gevolg zijn van het niet beschikken door een vervoerder over materieel dat over de gebruikelijke route kan rijden en/of het gevolg van incidenteel omrijden vanwege incidenten of stremmingen op het gebruikelijke traject.

Omdat de overschrijdingen ongewenst zijn en het Basisnet een instrument is gebleken waarmee onvoldoende adequaat op het voorkómen van overschrijdingen van de risicoplafonds gestuurd kan worden, ben ik het programma Robuust Basisnet gestart waarin ik samen met alle betrokkenen wil zoeken naar oplossingen. In het programma Robuust Basisnet wordt samen met vervoerders, verladers en decentrale overheden nagedacht over de optimale combinatie van maatregelen op nationaal niveau, op het niveau van de corridors en op lokaal niveau die kunnen bijdragen aan het oplossen van knelpunten. Dit naast een blijvende inzet op verbetering van de inherente veiligheid van het vervoer. De uitdagingen zijn complex maar het uitgangspunt blijft dat de veiligheid van het vervoer en de leefbaarheid rondom de infrastructuur cruciale randvoorwaarden vormen.

Dat er bij het Basisnet Weg en Water geen overschrijdingen zijn, komt doordat bij de vaststelling van de risicoplafonds voor deze modaliteiten wel extra groeiruimte is ingebouwd voor het vervoer. In de afweging tussen de belangen van vervoer, veiligheid voor omwonenden en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden was dit mogelijk omdat bestaande en voorgenomen bebouwing doorgaans verder weg ligt van de wegen en vaarwegen die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden gebruikt.

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

Is de Staatssecretaris het met de leden van de SP-fractie eens dat, net als chloortreinen, ammoniaktreinen ook veel risico met zich meebrengen? Zo ja, waarom wordt het ene dan wel definitief uitgefaseerd en neemt het andere alleen maar toe? Zo nee, waarom niet en waarom zijn er in het verleden dan wel afspraken over het uitfaseren gemaakt? Het kan in ieder geval niet zo zijn dat de aanpassing van de veiligheidsnormen de reden is, aangezien chloortreinen wel gewoon verdwijnen van het Nederlandse spoor.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden stringente vervoersvoorwaarden. Voor ammoniak gelden bijzonder zware eisen die internationaal zijn opgenomen in het RID. Deze hebben betrekking op de crashbuffers, overbufferingbeveiliging en extra inspecties aan de tank. Ook moet het vervoer van gevaarlijke stoffen voldoen aan het basisbeschermingsniveau, zoals vastgelegd in het Basisnet. Wat betreft de mogelijkheden en beperkingen om het vervoer van ammoniak over het spoor te vermindern verwijst ik u graag naar de antwoorden op de vragen van de leden van de CDA-fractie en de GroenLinks-fractie over ammoniakvervoer.

De leden van de D66-fractie hebben tevens vernomen dat het aantal ketelwagens met gevaarlijke stoffen over de Brabantroute vele malen hoger is dan het hoogste risicoplafond van 16.350 ketelwagens. Klopt het dat afgelopen jaar 21.490 ketelwagens met gevaarlijke stoffen over dit traject hebben gereden? Zo nee, hoeveel ketelwagens zijn vervoerd over de Brabantroute? Deelt de Staatssecretaris de zorgen van omwonenden?

De risicoplafonds in het Basisnet zijn niet uitgedrukt in maximale aantallen ketelwagens met gevaarlijke stoffen, maar in afstanden vanaf het midden van het spoor waar het plaatsgebonden risico ten hoogste de waarden 10–6, 10–7 resp. 10–8 mag hebben. Deze waarden representeren een kans op overlijden van iemand die zich het gehele jaar in de buitenlucht op die afstand zou bevinden, van één op 1 miljoen, op 10 miljoen en resp. op 100 miljoen.

In 2019 zijn over de volgende deeltrajecten van de Brabantroute de volgende hoeveelheden ketelwagens met gevaarlijke stoffen vervoerd:

- Breda-Tilburg: 24.139
- Tilburg-Boxtel: 21.573
- Boxtel-Eindhoven: 21.932
- Eindhoven-Tongerle: 24.947
- Tongerle-Roermond: 11.030
- Tongerle-Venlo: 17.313
- Venlo-grens: 22.427

Om te toetsen of risicoplafonds worden overschreden, wordt onder meer gekeken naar het aantal ketelwagens en de categorieën stoffen die daarin worden vervoerd. Voor de Brabantroute geldt dat in 2019 op een aantal locaties risicoplafonds werden overschreden. Wel bleef het vervoer binnen het basisbeschermingsniveau zoals dat in het Basisnet is vastgelegd, zoals dat ook is uitgelegd in de kamerbrief «Verslag Basisnet 2019 en aanpak voor een robuust Basisnet 2028».²⁵ Desondanks neem ik de zorgen van omwonenden altijd zeer serieus. Daarom benadruk ik dat het vervoer van gevaarlijke stoffen aan stringente vervoersvoorwaarden is gebonden. Ook moet het vervoer van gevaarlijke stoffen aan het basisbeschermingsniveau, zoals vastgelegd in het Basisnet, blijven voldoen. Daar blijf ik mij hard voor maken.

²⁵ Kamerstuk 30 373, nr. 71

Welke rol ziet de Staatssecretaris voor de West-Brabantroute (langs Moerdijk, Oudenbosch en Roosendaal) om de Brabantroute te ontzien? Deze leden hebben vernomen dat het vastgestelde risicoplafond op de West-Brabantroute 50.000 ketelwagoneenheden is. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom het vastgestelde risicoplafond op de West-Brabantroute bijna drie keer hoger is dan het risicoplafond op de Brabantroute? Hoe verhouden het risicoplafond van de Brabantroute en de West-Brabantroute zich met elkaar, ook in relatie tot omwonenden? Deelt de Staatssecretaris de zorgen van deze leden omtrent de groeiprognozes en toenemende vervoersvraag op de West-Brabantroute?

Zoals in het antwoord hierboven is aangegeven worden de risicoplafonds niet uitgedrukt in ketelwagoneenheden.

De noord-zuid gerichte route door West-Brabant is geen alternatief voor de west-oost gerichte Brabantroute. De route door West-Brabant wordt primair gebruikt voor vervoerstromen tussen Kijfhoek en Antwerpen/Vlissingen, de Brabantroute voor vervoerstromen tussen Kijfhoek en Duitsland of Chemelot.

De risicoplafonds op de route door West-Brabant zijn na die op de Betuweroute (de primaire west-oost-verbinding) het hoogst van alle spoorlijnen omdat deze route de primaire noord-zuidverbinding is. Er is geen alternatief voor deze route op de noord-zuidverbinding.

De risicoplafonds op de Brabantroute zijn laag gehouden omdat vervoer op de west-oost-verbinding via de Betuweroute de voorkeur heeft. De zorgen over de externe effecten van het spoorgoederenvervoer neem ik serieus. Daarom draag ik er zorg voor dat het vervoer op de West-Brabantroute ook bij een eventuele toenemende vervoersvraag voldoet aan het basisbeschermingsniveau zoals dat in het Basisnet is vastgelegd.

Deze leden zijn van mening dat een toekomstbeeld voor het spoorgoederenvervoer een belangrijke stip op de horizon kan zijn voor alle belanghebbenden. Is de Staatssecretaris bereid om deze stip op de horizon te zetten voor de belanghebbenden en omwonenden omtrent besluitvorming over infrastructuur en een veilige leefomgeving?

De gewijzigde motie van de leden Schönis, Ziengs en Amhaouch²⁶ roept ook op tot een visie voor het spoorgoederenvervoer. Zoals ik ook heb aangegeven in reactie op deze motie bekijk ik in het kader van het Toekomstbeeld OV de verdere ontwikkeling van het netwerk voor personenvervoer per spoor én spoorgoederenvervoer. In dit Toekomstbeeld wordt ook aandacht besteed aan de omgevingseffecten van het vervoer per spoor, zoals trillingen, geluid en gevaarlijke stoffen. Daarnaast wordt gewerkt aan een robuuster Basisnet om betere kaders te ontwikkelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik informeer uw Kamer dit voorjaar over het Toekomstbeeld OV.

De leden van de D66-fractie lezen over het belang van een robuust Basisnet. Het valt deze leden echter op dat de prognoses en de op te stellen vervoersverwachtingen een belangrijke rol spelen bij de robuustheid van het Basisnet. Geconcludeerd wordt dat een structurele herziening nodig is om de knelpunten op te

²⁶ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 62

lossen en goed voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen. Kan de Staatssecretaris garanderen dat de vervoersverwachtingen in 2023 nu beter in kaart worden gebracht? Kan de Staatssecretaris toelichten of een structurele herziening noodzakelijk was geweest als de toenmalige vervoersverwachtingen waren uitgekomen? Hoe gaat het evenwicht tussen vervoer, ruimtelijke ordening en veiligheid nu gewaarborgd blijven?

Het Basisnet is uitgelegd op in 2006 opgestelde vervoersverwachtingen in relatie tot de bebouwing naast de infrastructuur. Het basisbeschermingsniveau daarin is dat er zich geen kwetsbare objecten (zoals woningen) bevinden binnen de gerealiseerde 10^{-6} contour. Aan dit basisbeschermingsniveau, waar ik mij hard voor blijf maken, wordt sinds de inwerking-treding van Basisnet voldaan. Tegelijkertijd zijn bij de instelling van het Basisnet zijn de risico's berekend op basis van de toen verwachte ontwikkelingen. Geconstateerd wordt dat die ontwikkelingen (zeker op het spoor) anders verlopen. Zo kan de capaciteit van de Betuweroute niet maximaal benut worden omdat er werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland plaatsvinden. In 2023 worden daarom voor weg, water en spoor nieuwe vervoersprognoses gemaakt die rekening houden met de laatste economische ontwikkelingen, zoals de gevolgen van de energietransitie, waardoor de prognoses naar verwachting dicht bij de werkelijke ontwikkeling zullen liggen.

Het Basisnet biedt in de huidige vorm slechts twee sturingsmogelijkheden aan de vervoerskant. Ik kan ofwel proberen vrijwillige afspraken te maken met vervoerders en verladers over het beperken van het vervoer over een bepaalde route ofwel rigoureuus het vervoer van bepaalde stoffen over een bepaalde route verbieden. Op basis van internationale verdragen kan ik het vervoer niet overal verbieden. Als ik door middel van routing een bepaalde route afsluit zal het vervoer zich verplaatsen naar een andere route en daar de overlast vergroten. Omdat er behoefte is aan adequater sturingsmogelijkheden aan de vervoerskant naast de sturingsmogelijkheden aan de ruimtelijke kant, is het noodzakelijk om na te denken over de systematiek zelf, zelfs los van de vraag of de vervoersverwachtingen uitkomen.

Die nieuwe systematiek zal kunnen rusten op drie uitgangspunten. Allereerst is dat de zorg voor een continue aandacht voor de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen en waar mogelijk verdere verbetering daarvan, zodat de kans op ongevallen met grote effecten zo klein mogelijk is en blijft.

Daarnaast zal – mede op basis van de prognoses – geïnventariseerd worden waar er daadwerkelijke knelpunten zijn of kunnen ontstaan wat betreft de externe veiligheid. Op die locaties zal gekeken worden welke oplossingen gevonden kunnen worden om de veiligheid te blijven waarborgen.

Tenslotte is het van belang dat de systematiek van het Basisnet wordt vereenvoudigd en beter uitlegbaar wordt. Daarmee wordt het inzichtelijk waar er daadwerkelijke knelpunten voor de veiligheid zijn of ontstaan en welke mogelijkheden er zijn om die knelpunten op te lossen.

Dit staat los van de verschillen die er zijn tussen de oorspronkelijke verwachtingen en de realisatie van de vervoersbewegingen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris een overzicht kan geven van de verschillende plekken en steden waar in Nederland chloor- en ammoniaktreinen rijden, zoals in Venlo?

Spoorvervoer van chloor vindt alleen nog plaats als de chloorfabriek van Nouryon in Rotterdam stilligt voor onderhoud. In die situatie wordt chloor aangevoerd vanuit Duitsland via de Betuweroute. In 2019 is circa 5.000 ton chloor vervoerd in 89 ketelwagens verdeeld over 10 treinen in de maanden mei en juni. Nouryon bouwt een tweede chloorfabriek in Rotterdam, waardoor steeds één van beide fabrieken in bedrijf zal zijn en er geen chloor van elders meer aangevoerd hoeft te worden. Dit zal naar verwachting de komende jaren geheel zijn gerealiseerd. Er worden met de huidige inzichten geen nieuwe transporten chloor meer verwacht.

Spoorvervoer van giftige gassen (stofcategorie B2 waaronder ammoniak) vindt in meer of mindere mate plaats over nagenoeg alle spoorgoederenroutes in Nederland. De grootste omvang hebben deze vervoerstromen op de Havenspoorlijn ten zuiden van Rotterdam, van Kijfhoek over de Betuweroute naar Duitsland, van Kijfhoek over de Brabantroute richting Eindhoven en vandaar naar Roermond of via Venlo naar Duitsland en over de Maaslijn (Chemelot-Venlo).

Detailinformatie over de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Nederlandse spoorweginet is te vinden in het jaarverslag Basisnet, dat jaarlijks aan de Kamer wordt toegezonden.

Deze leden willen de Staatssecretaris graag wijzen op het convenant dat in 2009 is afgesloten om het rijden van giftreinen te verminderen, genaamd «Convenant DSM afbouw ammoniaktransporten». In artikel 6 van dit convenant worden prestatieafspraken gemaakt. In hoeverre zijn deze prestatieafspraken nagekomen en welke niet, zo vragen deze leden aan de Staatssecretaris.

De prestatieafspraken, in artikel 6 van het convenant betreffen de inspanningsverplichting om de reststromen van en naar Geleen aan een maximum te beperken en via de kortste routes, de grensovergang bij Venlo en Maastricht, richting Duitsland, Frankrijk en België af te voeren.

De inspanningsverplichting is in de jaren van het convenant nagekomen. Uitzondering hierop is een overschrijding in 2019. De overschrijding is volgens afspraak door OCI gemeld. Het betrof een eenmalige overschrijding van 3,9kt, mede veroorzaakt voor langere onderhoudstops. De verwachting van OCI is dat in 2020 het vervoer binnen de inspanningsverplichting gehouden kan worden. Het vervoer wordt grotendeels via de grensovergangen Venlo en Maastricht aan- en afgevoerd.

In artikel 7 van het convenant wordt gesproken over een jaarlijkse rapportage. Deze leden vragen of dat is gebeurd. Zo ja, wat zijn de conclusies en kan de Staatssecretaris deze rapporten delen met de Kamer?

Hieronder deel ik met u de door OCI gerapporteerde cijfers van de aan maxima gelegde en gerealiseerde vervoersvolumes die voortvloeien uit de inspanningsverplichting van 2009–2020. De maxima vervoersaantallen zijn een combinatie van de stroom externe verkopen en een stroom voor groot onderhoud, sinds 2015 zijn deze gebonden aan gemiddeld 106 kiloton (kt) en 20 kt respectievelijk, totaal 126 kt. Ondanks het feit dat de 110 kt in 2019 onder de 126 kt blijft, heeft OCI dit gerapporteerd als overschrijding van 3,9 kt van de stroom externe verkopen omdat er dat jaar geen groot onderhoud was voorzien.

Tabel 1 Gerapporteerde cijfers OCI

			Totaal
			Kiloton
Fase 1	Max totaal 242 kt	2009	217
		2010	129
Fase 2	Max totaal 187 kt	Fase 1	173
		2011	139
Fase 3	Max totaal 126 kt	2012	84
		2013	94
		2014	111
		Fase 2	107
		2015	123
		2016	124
		2017	87
		2018	109
		2019	110
		2020	77
	Gemiddeld fase 3		105

Op het traject IJmuiden – Geleen wordt niet meer met ammoniak- en/of chloortreinen gereden, waardoor de treinen met gevaarlijke stoffen door Venlo heen rijden. Deze leden zijn benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris. Is de Staatssecretaris bereid in gesprek te gaan met de gemeente Venlo en bezorgde bewoners? Deze leden vragen de Staatssecretaris toekomstige plannen rondom ammoniak- en chloortreinen te duiden en dit met gemeente, bewoners en de Kamer te delen.

Het structurele vervoer van ammoniak op het traject IJmuiden-Geleen (106.000 ton per jaar) is door het convenant met OCI Nitrogen in 2010 niet verplaatst naar een ander route maar beëindigd. Om dit te bewerkstelligen is een fabriek voor de verwerking van ammoniak verplaatst van de locatie in IJmuiden naar de locatie in Geleen. Met de verplaatsing van deze fabriek en bijkomende investeringen van OCI aan de verwerkingscapaciteit op de locatie in Geleen is er een betere balans ontstaan tussen productie en afzet, waardoor in het convenant maxima aan de resterende stromen konden worden opgenomen.

Op dit moment vinden gesprekken met OCI plaats over de toekomst van het convenant. Specifiek daarbij zal ook de ondertekenaar van het convenant, de provincie Limburg, worden betrokken. De brede betrokkenheid van alle belanghebbenden, waaronder de provincie Limburg en de gemeente Venlo, wordt georganiseerd in het kader van de ontwikkeling van het Robuust Basisnet, waar vervoer over het spoor van (onder meer) ammoniak uitgebreider aan de orde komt dan onder het convenant. Daarbij vinden reeds regelmatig gesprekken plaats met ook de gemeente. Op deze manier wordt ook invulling gegeven aan de motie van het lid Laçin²⁷.

Deze leden vragen de Staatssecretaris welke alternatieven er zijn om ammoniak en chloor niet door stedelijke gebieden te laten vervoeren. Kijkt de Staatssecretaris daarbij ook actief naar alternatieven, zoals via buisleidingen of scheepvaart, zo vragen deze leden. Welke stappen is de Staatssecretaris bereid te zetten om grenzen te stellen aan de ammoniak- en chloortransporten en hierop te handhaven? Is de Staatssecretaris bereid in gesprek te gaan met de verantwoordelijk bedrijven met als doel om afbouw te realiseren?

²⁷ Kamerstuk 29 383 nr. 353

Het meest veilige vervoer is geen vervoer. Productie en verwerking van een gevaarlijke stof op dezelfde locatie heeft daarom de voorkeur. Met Nouryon is daarom een convenant gesloten om in Rotterdam een tweede chloorfabriek te bouwen zodat aanvoer van chloor, indien de reeds aanwezige fabriek stilligt voor onderhoud, niet meer nodig zal zijn.

Wat betreft het vervoer van ammoniak: verdere afbouw daarvan is op dit moment geen doel op zich. Op basis van internationale verdragen die vrij vervoer van gevaarlijke stoffen garanderen (mits uiteraard wordt voldaan aan alle veiligheidseisen die die verdragen stellen), kan ik het vervoer niet verbieden. Ammoniak is daarnaast een belangrijke grondstof voor allerlei voor onze samenleving onmisbare producten. Er zijn recente ontwikkelingen waarbij de rol van ammoniak in het kader van de energietransitie wordt verkend. Het toenemend belang van ammoniak als energiedrager zou dan kunnen leiden tot een groei van het vervoer van ammoniak. Er zijn nog veel onzekerheden, die ontwikkeling staat aan het begin. Ik wil daar goed zicht op krijgen, ook op de veiligheidseffecten daarvan, en ik zal daar dit jaar onderzoek naar gaan uitvoeren.

Indien productie en verwerking van deze stoffen op één locatie niet mogelijk is of er op die locatie meer vraag naar dan wel aanbod van een gevaarlijke stof is dan ter plekke aanwezig dan wel nodig, zal er aan- en/of afgevoerd moeten worden. Uit veiligheidsoogpunt heeft vervoer via buisleidingen of over water de voorkeur. Dit gebeurt ook al. Van alle gevaarlijke stoffen wordt 52% via buisleidingen en 40% via de binnenvaart vervoerd. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor is slechts 1,4%.²⁸ In dit kader is het relevant te wijzen op het Nationaal Groeifonds waar een voorstel is ingediend om buisleidingen voor propeen en LPG tussen Rotterdam en Chemelot aan te leggen, om de klimaatdoelstellingen te bereiken en de leefbaarheid langs het spoor te verbeteren.

Vervoer over water is mogelijk bij grote volumes en indien zowel herkomst- als bestemmingslocatie aan het water liggen. In 2015 heeft OCI Nitrogen in de haven van Stein een verladingsinstallatie voor ammoniak gebouwd, waardoor ammoniak via water aan- of afgevoerd kan worden. Dit is zowel gedaan uit strategische overwegingen (multimodaal bereikbaar zijn) als ook om te voorkomen dat de in het met OCI Nitrogen gesloten convenant afgesproken maximale hoeveelheden per spoor worden overschreden.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vragen over de ammoniaktransporten door het centrum van onder andere Venlo. Er is ruim tien jaar geleden afgesproken dat de transporten zouden worden afgebouwd en in 2015 zouden stoppen. Het tegendeel is gebeurd, er wordt steeds meer vervoerd, tot grote zorgen van de omwonenden. In het geval van Venlo gaat het ook nog eens om een stationsgebied en rangeerterrein met veel ander verkeer en wissels, wat de kans op ongelukken sterk vergroot. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen?

De concrete afspraken in het convenant DSM afbouw ammoniaktransporten zijn gericht op het beëindigen van de structurele vervoersstroom tussen IJmuiden en Geleen. Deze stroom is in 2010, met de sluiting van de fabriek in IJmuiden, beëindigd. Daarnaast is opgenomen dat door uitbreiding van de verwerkingscapaciteit op locatie in Geleen, de reststromen van- en naar Geleen over de jaren werden verminderd. Hiermee is vanaf 2015 de reststroom van ammoniak van- en naar Geleen jaarlijks aan een maximum van 126.000 ton gebonden.

²⁸ Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/36/vervoer-gevaarlijke-stoffen-gelijk-gebleven-in-2017>

Verder is in 2017 afgesproken dat de overweg bij de Vierpaadjes in Venlo wordt opgeheven. In plaats daarvan komt er een onderdoorgang die verkleint de kans op ongevallen. Daarnaast is voor het emplacement in Venlo, net als voor andere emplacementsgemeenten, een QRA gemaakt (kwantitatieve risicoanalyse). Hierbij zijn de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen in beeld gebracht en met de gemeente en veiligheidsregio gedeeld. Het emplacement Venlo kent net als alle andere emplacementen veel ander verkeer en wissels. Deze wissels zijn juist nodig om treinverkeer te kunnen laten rangeren. In verband hiermee zijn landelijke afspraken gemaakt over voorzieningen en maatregelen ter bestrijding van een incident met gevolgen voor de omgeving.²⁹ Momenteel loopt een verkenning over de vraag of deze voorzieningen in de Omgevingswet opgenomen kunnen worden.

Hoe gaat zij ervoor zorgen dat de treinen met ammoniak daadwerkelijk verminderen en uiteindelijk stoppen? Per wanneer?

Om het structurele vervoer van ammoniak over het spoor binnen Nederland te verminderen zijn er afspraken gemaakt met een aantal bedrijven. Zoals ook beschreven in het antwoord op de vraag over afbouw van het vervoer van ammoniak en chloor van de leden van de CDA-fractie, is het op basis van internationale verdragen niet mogelijk om het vervoer van gevaarlijke stoffen te verbieden. Daarnaast maakt de mogelijke groeiende rol van ammoniak in de energietransitie dit vraagstuk nog complexer.

Het is in het verleden gelukt om het aantal chloortreinen zeer sterk te laten afnemen door de productie van de grondstof chloor naast de verwerkende industrie ervan te zetten, zodat die gevaarlijke stof niet meer vervoerd hoefde te worden. Is dit ook mogelijk met ammoniak? Er is immers geen dwingende reden om dit op een centrale locatie te doen.

De productie en afzet van chloor in Nederland vond plaats door slechts één producent en daar kon de productie en verwerking goed gekoppeld worden. In het convenant met OCI Nitrogen is dezelfde aanpak gevolgd waardoor het structurele vervoer van ammoniak over spoor tussen de locaties IJmuiden en Geleen beëindigd kon worden. In tegenstelling tot chloor zijn er bij ammoniak meerdere producenten, die soms deels afhankelijk zijn van het vervoer over zee en derhalve in zeehavengebieden zijn gevestigd, terwijl een deel van het vervoer van ammoniak is bestemd voor Duitsland.

Een verbod op het vervoer ervan zal ongetwijfeld leiden tot creatieve oplossingen van de betreffende chemische sector die nu geen enkele prikkel heeft om te veranderen. Wat kunt u de bewoners in Venlo en omgeving beloven?

Het verbieden van het vervoer van gevaarlijke stoffen is op grond van internationale verdragen en Europese regelgeving niet toegestaan.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de toename van het aantal ammoniaktransporten per spoor. Daar waar chloortreinen vanaf volgend jaar, na jarenlange inzet, definitief verdwijnen, blijven de ammoniaktreinen door onze steden en dorpen rollen. Venlo is daarbij de trieste koploper, met het meeste aantal ammoniaktransporten over haar spoor. Dit blijkt uit de cijfers van het emplacement Vierpaadjes, waarbij sinds

²⁹ Kamerstuk 29 893, nr. 248

2015, met een enkele dip, toch vooral een stijging van het aantal vervoerde ton ammoniak te zien is, met in 2015 nog 149 ton en in 2020 al 182 ton. Dat terwijl in 2009 nog een convenant is afgesloten waarin is afgesproken dat ammoniaktreinen uitgefaseerd gaan worden. Hier is zelfs een miljoenenbedrag mee gemoeid geweest. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe het kan dat, ondanks het convenant en de miljoeneninvestering meer dan tien jaar terug, het aantal ammoniaktreinen alleen maar is toegenomen? Wat is er met de miljoenen gebeurd die hier destijds voor zijn uitgetrokken?

De nadeelcompensatie die in het convenant met DSM (nu OCI Nitrogen) is afgesproken is gebonden aan de afgesproken verplaatsing van de Saltpeterzuurfabriek van de locatie in IJmuiden naar de locatie te Geleen (en dus de intrekking van de vergunning onder de Wet Milieubeheer door de provincie Noord-Holland). Dankzij het convenant is de structurele jaarlijkse vervoersstroom van ongeveer 2000 wagons (106.000 ton) tussen deze locaties beëindigd, en de resultaatsverplichting behaald. Daarnaast is met ditzelfde convenant de jaarlijkse maxima van de aan- en afvoer van ammoniak over het spoor teruggebracht van 242.000 ton naar 126.000 ton. Met beantwoording van deze vraag en beantwoording van de vragen van de CDA-fractie over de gerapporteerde cijfer van OCI inclusief de tabel wordt invulling gegeven aan de toezegging om de Kamer te informeren over de cijfers van het vervoer van ammoniak en het vervolg van het convenant (ID: 13636).

Overwegen

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

Een goede structurele aanpak van overwegen is belangrijk om de veiligheid op het spoor te kunnen garanderen en ook om in de toekomst meer en snellere treinen te kunnen laten rijden. Om dit te kunnen realiseren worden door middel van het Niet- Automatisch Beveiligde Overwegen (NABO)- programma en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) zowel de onbeveiligde als de beveiligde overwegen aangepakt.

Sinds 2018 zijn 67 van de 180 onbeveiligde overwegen (NABO's) uit het NABO-programma aangepakt. Dit jaar heb ik het besluit genomen om € 112,5 mln. beschikbaar te stellen voor het NABO- programma die nog noodzakelijk is om het programma voor 2024 tot een goed einde te kunnen brengen³⁰. Door middel van het LVO-programma zijn de afgelopen jaren tientallen beveiligde overwegen nog beter beveiligd en is reeds afgelopen voorjaar een extra investeringsimpuls³¹ gedaan waarmee we in elk geval in 2021 door kunnen met de aanpak van de overwegen in dit programma. Door middel van dit geld kunnen ook nieuwe aanvragen van gemeentes bij ProRail in behandeling worden genomen. Terugblikkend op de afgelopen jaren kan dus gesteld worden dat een programmatische aanpak positief heeft bijgedragen aan het beveiligen of opheffen van overwegen.

³⁰ Kamerstuk 29 893, nr. 249

³¹ Kamerstuk 29 893, nr. 245

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris wat spoorveiligheid betreft een update te geven rondom Santpoort-Zuid en de sluiting van de gevaarlijke overweg. Deze leden willen de Staatssecretaris een compliment geven over het handelen rondom deze onveilige overweg, maar vragen naar een specifieke datum voor sluiting van de onbewaakte overweg.

In Santpoort-Zuid zijn twee onbewaakte overwegen (NABO's) die op de lijst van ProRail staan om aan te pakken. Afgelopen november is de noordelijk gelegen NABO afgesloten. Dit is een mooi resultaat dat is bereikt door de gezamenlijke inspanningen van ProRail, de gemeente en de landelijk bemiddelaar. Om de zuidelijk gelegen NABO ook te kunnen sluiten moet eerst een boerderij worden verplaatst zodat de desbetreffende boer gebruik kan blijven maken van zijn grond. Het streven is om deze zuidelijk gelegen NABO in de eerste helft van 2021 te hebben aangepakt. De volledige verplaatsing van de boerderij en haar activiteiten is daarbij wel afhankelijk van een nog lopend vergunningsproces bij de gemeente.

De leden van de GroenLinks-fractie zien dat de Staatssecretaris werkt aan die overwegen en dat ook ProRail echt werk maakt van de onbeveiligde overwegen. Deze leden willen de Staatssecretaris wel vragen of er voor wandelpaden meer opties mogelijk zijn, behalve afsluiten. Ongelukken hebben veelal betrekking op fietsers die niet goed uitkijken of met landbouwvoertuigen die van de ene akker naar de andere rijden en dan door een trein worden gegrepen. Dit is een risico voor de bestuurder, maar ook voor de trein, de machinist en de passagiers. Deze leden gaan ervan uit dat dit risico alleen is te voorkomen door het oversteken van het spoor met voertuigen te voorkomen. Maar is het dan wel mogelijk om een voetgangerspassage voor wandelaars open te laten, zeker als er vrij zicht is? Hoe groot is het risico voor deze groep?

Volgens ProRail vinden ook op regelmatige basis met wandelaars c.q. voetgangers (bijna)incidenten plaats op onbeveiligde overwegen. Dit komt volgens ProRail o.a. doordat overweggebruikers steeds minder bekend zijn met onbeveiligde overwegen. Daarbij is het moeilijk in te schatten wat de snelheid is van een naderende trein. Kortom, ook voor voetgangers is en blijft het een risicovolle onderneming om een onbeveiligde overweg over te steken. Maar ik hecht ook aan het recreatieve belang van het landelijk gebied waar de onbeveiligde overwegen zich doorgaans plaatsvinden. In 2018 is daarom tussen mijn ministerie, ProRail en verschillende belangenorganisaties (waaronder de belangenverenigingen voor wandelaars en fietsers) een afsprakenkader opgesteld.

In dit afsprakenkader is afgesproken dat, indien een overweg wordt aangepakt, dit waar mogelijk integraal en in samenhang met het landelijk (recreatief) gebied wordt gezien. Dit betekent bijvoorbeeld dat kan worden gekeken naar alternatieve ontsluitingsroutes in de omgeving van een onbewaakte overweg of wordt de mogelijkheid besproken om de bestaande recreatieve routes te wijzigen of te behouden. Al deze opties worden in samenwerking en samenspraak met de wegbeheerders en betrokken partijen afgestemd.

De leden van de SP-fractie zijn blij met de overzichtskaart van de onbewaakte overgangen. Hoewel het klopt wat de Staatssecretaris in haar brief van 27 november jl. stelt, dat de overgangen verspreid in Nederland liggen, is het wel goed zichtbaar dat het merendeel in het oosten en noorden van Nederland liggen,

waarbij een beperkt aantal trajecten het gros van de onbewaakte overgangen bevat. Daarbij zijn ook veel van die overgangen particulier, zoals ook het geval was bij de dodelijke aanrijding bij Hooghalen. Deze leden willen weten of nu echt alle onbewaakte overgangen, particulier en publiek, in beeld zijn en of voor elke onbewaakte overgang in kaart is gebracht wanneer deze opgeheven wordt. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat het veiligheidsrisico de belangrijkste graadmeter moet zijn voor de prioritering van het opheffen? En zo ja: hoe wordt daar invulling aan gegeven bij particuliere overgangen?

Alle onbewaakte spoorwegovergangen zijn bij ProRail bekend. In totaal zijn dit ca. 350 onbewaakte spoorwegovergangen (NABO's). Op basis van een door ProRail uitgevoerde risicoanalyse worden door middel van het NABO-programma alle openbare NABO's en huisaansluitingen aangepakt. In totaal zijn dit 180 NABO's. Daarnaast heeft ProRail voor alle overwegen, inclusief de particuliere NABO's, een overwegenregister opgesteld dat helpt bij de afweging welke NABO's op het reizigersnet het meest risicovol zijn en daarom prioritair zijn om in aanmerking te komen voor de aanpak hiervan. Inmiddels heeft ProRail 67 van de 180 NABO's uit het NABO-programma aangepakt.

STS-passages

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

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

De ontwikkeling van het aantal STS-passages toont aan dat het van belang is om de STS-verbetermaatregelen die in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025³² zijn opgenomen onverminderd voortgezet moeten worden. Het gaat hier met name om de afronding van de laatste aanleg van ATB-Vv (Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie), de verzwaring van het remcriterium en de landelijke vervanging van alle zogenaamde S(top)-borden door het verbeterde type.

³² 5 februari 2020, Kamerstuk 29 893, nr. 242

Verschillende spoorwegondernemingen hebben in 2019 meer STS-passages gemaakt dan in 2018. Het gaat hier niet alleen om «nieuwe» spoorwegondernemingen.

Het is niet mogelijk om aan spoorwegondernemingen een ultimatum te stellen. De wetgeving vereist dat spoorwegondernemingen zich inspannen om verbeteringen in de spoorveiligheid door te voeren en daar wordt opgestuurd door middel van onder andere de hierboven aangehaalde Beleidsagenda Spoorveiligheid en het STS-verbeterprogramma, met name de afronding van de laatste aanleg van ATB-Vv, de verzwaren van het remcriterium en de landelijke vervanging van alle S-borden door het verbeterde type.

Het gebruik van het waarschuwingssysteem ORBIT kan niet verplicht opgelegd worden aan spoorwegondernemingen. Zie ook mijn brief aan uw Kamer over spoorveiligheid van 27 november 2020 (Kamerstuk 29 893, nr. 249). ORBIT is een zogenaamde ondersteunende dienst, die ProRail aan spoorwegondernemingen aanbiedt. Het is aan spoorwegondernemingen zelf om te beslissen of zij hiervan gebruik willen maken. Op basis van Europese wetgeving is het niet mogelijk om spoorwegondernemingen te verplichten hiervan gebruik te maken.

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

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

Zoals hierboven aangegeven in antwoord op vragen van de GroenLinks-fractie kan het gebruik van het waarschuwingssysteem ORBIT niet verplicht opgelegd worden aan spoorwegondernemingen.

Binnen het Directeuren Overleg Spoor Veiligheid (DOSV) wordt de ervaring met ORBIT gedeeld. Naar aanleiding hiervan hebben Connexxion en Arriva interesse getoond in het mogelijke gebruik van ORBIT en zijn zij tevens benieuwd naar de effectiviteit hiervan.

In mijn brief aan uw Kamer over spoorveiligheid van 16 juni 2020 (Kamerstuk 29 893, nr. 245) heb ik in vervolg op de toezegging in het Algemeen Overleg Spoorveiligheid en ERTMS van 4 maart 2020 aangegeven waarom het niet wenselijk is om in de jaarlijkse spoorveiligheidsrapportage van ILT een uitsplitsing van aantal STS-passages per spoorwegonderneming te maken. Vervolgoverleg hierover met ILT heeft niet geleid tot andere conclusies.

Ten eerste kan een dergelijke specificatie per spoorwegonderneming een verkeerd beeld oproepen over de veiligheidsprestaties van spoorwegondernemingen en leidt dit niet tot aanvullende nieuwe inzichten. Er zijn immers veel verschillende factoren die beïnvloeden hoeveel STS-passages een spoorwegonderneming maakt, zoals het aantal gereden treinkilometers, het aantal rode seinen die de gereden treinen genaderd hebben en de aard van het treinverkeer. Bijvoorbeeld of het reizigersverkeer, goederenverkeer of werktreinen van een spooraanemer betreft. Uitsluitend een specificatie over het aantal STS-passages per spoorwegonderneming geeft daarbij geen goede weergave van de veiligheidsprestaties. Vanzelfsprekend houdt ILT vanuit haar handhavende rol wel scherp toezicht op de veiligheidsprestaties van spoorwegondernemingen en grijpt zij zo nodig in. Ook worden over specifieke ernstige veiligheidsincidenten aparte rapportages gemaakt.

Een tweede reden om niet per spoorwegonderneming te rapporteren is ingegeven vanuit de wens om in de spoorsector, zoals nu al het geval is in de luchtvaart, toe te werken naar een «just culture»: het transparant melden van ongevallen en incidenten met als doel ervan te leren en niet om te bestraffen. Zo is de toename van het aantal STS-passages in 2019 ten dele veroorzaakt door grotere meldingsbereidheid en daardoor betrouwbaardere registratie. Als in de toekomst in de spoorveiligheidsrapportage een uitsplitsing per spoorwegonderneming wordt gemaakt, ligt het in de lijn der verwachting dat de meldingsbereidheid daalt. Dat zou ten onrechte een te positief beeld oproepen. De «onderrapportage» die daardoor zou ontstaan heeft een averechtse werking op de identificatie en aanpak van de feitelijke oorzaken van STS-passages. In de luchtvaart draagt deze just culture bij aan het door middel van transparantie verbeteren van de veiligheid. Via de op handen zijnde modernisering van de Spoorwegwet willen we dit in de spoorsector verder concretiseren. Het inzichtelijk maken van de gevraagde gegevens per spoorwegonderneming past niet bij deze ontwikkelingen.

Internationaal

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

Om het potentieel van internationaal spoorvervoer ten volle te benutten heb ik aangegeven dat ik kansen zie om de internationale verbindingen, inclusief het langeafstandsvervoer over de HSL-Zuid, vanaf 2025 door opentoegegangvervoerders te laten uitvoeren. Om een beeld te krijgen welk aanbod van internationale verbindingen tot stand komt onder open

toegang, ben ik een marktverkenning gestart.³³ Mijn uitgangspunt is dat voor de reiziger een aantrekkelijk aanbod van internationale verbindingen tot stand komt onder maatschappelijk gewenste voorwaarden ten aanzien van frequenties en comfort. In de marktverkenning breng ik ook mogelijke knelpunten in kaart die toetreding van opentoevangvervoerders in de weg staan en geef ik aan in hoeverre het mogelijk en wenselijk is om deze knelpunten weg te nemen. Voor de zomer van 2021 verwacht ik de eerste resultaten van de marktverkenning aan uw Kamer te sturen.

De fractie van de VVD vroeg tijdens het VAO Spoorordering van 26 november 2020 aandacht voor het borgen van de prestaties op de internationale verbindingen door middel van instrumenten als «kritische prestatie indicatoren» (KPI's). Doordat het vervoer dat open toegangvervoerders aanbieden voor eigen rekening en risico is, is het stellen van KPI's aan dit type vervoer niet mogelijk. Voor concessievervoer is dat anders. In een concessie kan ik KPI's stellen aan het vervoer, zoals ik dat bijvoorbeeld doe aan het HSLvervoer dat door NS wordt uitgevoerd. Als uit de marktverkenning blijkt dat een verbinding niet tot stand komt via open toegang en ik de internationale verbinding het beste kan vormgeven met een internationaal openbare dienstcontract dan horen daar ook KPI's bij.

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

De aanbesteding voor Eindhoven-Düsseldorf is op 12 juni jl. gestart en verloopt volgens planning. Verschillende vervoerders hebben interesse kenbaar gemaakt voor de verbinding. In samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal de Duitse vervoersautoriteit VRR het aanbestedingsproces voortzetten. Gunning is voorzien voor de zomer van 2021.

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

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft eind 2019 opdracht gegeven tot een Proof of Concept (PoC ofwel demonstratie van bewijs) voor internationaal ticketing en betalen. Binnen het programma Mobility as a Service (MaaS) zijn zeven pilots gestart, elk met eigen leerdoelen. Een van de uitgangspunten voor de MaaS-pilot in Limburg is het grensoverschrijdend vervoer voor reizigers vergemakkelijken. Met één app moet het plannen, boeken en betalen mogelijk worden, ook voor reizen over de grens. De demonstratie die de afgelopen tijd ontwikkeld is, is gebaseerd op de technische infrastructuur van het programma European Travellers Club. Deze is gecombineerd met belangrijke delen van de huidige TOMP-API versie (een gestandaardiseerde taal voor gegevensuitwisseling om te kunnen plannen, boeken, reizen én betalen). De demo toont aan hoe een Nederlandse reiziger bij een Nederlandse MaaS-dienstverlener een reis kan boeken bij meerdere vervoerders, ook in Duitsland. Op dit moment worden er afspraken gemaakt met de MaaS-dienstverlener in Limburg over de implementatie zodat er daadwerkelijk over de grens gereisd kan worden met aangesloten vervoerders. Daarnaast ligt er in het Benelux overleg een voorstel om de Nederlandse Limburg POC internati-

³³ Brief Hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024, Kamerstuk 29 984, nr. 899, d.d. 12 juni 2020, en brief Vervolgstappen proces marktordening spoor komende jaren, Kamerstuk 29 984, nr. 919, d.d. 23 december 2020.

onaal ticketing en betalen uit te breiden tot Benelux niveau. Hierover wordt uw Kamer dit voorjaar in de halfjaarlijkse MaaS-Kamerbrief nader geïnformeerd.

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

De huidige reistijd van Amsterdam naar Berlijn is 6 uur en 22 minuten en de ambitie is om deze reistijd te verkorten. Daarom is onderzoek uitgevoerd om te bezien hoe stapsgewijs reistijdswinst gerealiseerd kan worden³⁴ en heb ik tijdens het BO MIRT in het najaar van 2020 een startbeslissing genomen³⁵ om de versnelling op middellange termijn verder uit te werken. Op korte termijn bestaat de versnelling uit enkele treinen met 10 minuten, en op middellange termijn met totaal een half uur. Het streven is om deze versnelling per 2024 te realiseren. Ik heb hiervoor € 50 mln gereserveerd. De verdere lange termijn versnelling is nog in onderzoek in het Toekomstbeeld OV.

Om reistijdswinst te realiseren is het overslaan van haltes noodzakelijk. Met de beoogde versnelling van een half uur op middellange termijn wordt één station in Nederland overgeslagen (Almelo) en meerdere stations in Duitsland. Het overslaan van stations is een nauwkeurige exercitie: het moet passen in het zogenaamde basisuurpatroon, de grenstijd en/of er moeten inhaalsporen aanwezig zijn. Tevens bestaat de huidige verbinding uit een slimme koppeling van twee nationale diensten en daarmee heeft de trein ook een belangrijke binnenlandse functie te vervullen. Voorgaande argumenten zijn overwogen bij de versnelling van een half uur op de middellange termijn. Voor een nog snellere trein richting Berlijn op de lange termijn bezien we ook de optimale combinatie tussen snelheid en hoeveelheid stops.

De leden van de D66-fractie zijn te spreken over het uitbreiden van het aantal dagelijkse treinen naar London. Tegelijkertijd zijn deze leden van mening dat het aantal treinen nog niet op het gewenste niveau is. Het aantal vluchten van London naar Amsterdam kan drastisch verminderen als de treinverbinding aantrekkelijker wordt gemaakt. Daarom vragen de leden nogmaals aandacht voor de motie van de leden Schonis en Kröger over meer treinen naar Londen (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 39). Kan de Staatssecretaris toelichten wat de gewenste frequentie is op deze verbinding om mensen uit het vliegtuig te halen en de trein te laten kiezen? Welke andere mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om de groei van het aantal reizigers per trein op internationale bestemmingen te laten groeien?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij met de uitvoering van de motie van de leden Kröger en Ziengs (Kamerstuk 29 984, nr. 776) en dat het uiteindelijk is gelukt om de EuroStar naar London

³⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 905

³⁵ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45

te laten doorrijden zonder onnodig oponthoud. De kortere reistijd zal de trein aantrekkelijker maken, waardoor de noodzaak van veel vluchten vervalpt. Deze leden zijn benieuwd hoe de regering van plan is de capaciteit en frequentie van de trein op te voeren en het aantal vluchten te laten afnemen.

Sinds 26 oktober jl. is een rechtstreekse spoordienst tussen Amsterdam en Londen gestart waarmee de reiziger sneller en zonder overstap per trein het Verenigd Koninkrijk kan bereiken. Vervoerder Eurostar had begin 2020 plannen om meerdere diensten Amsterdam-Londen v.v. per dag aan te bieden maar als gevolg van de coronacrisis is deze directe dienst nu noodzakelijkerwijs afgeschaald naar éénmaal per dag. Eurostar heeft de ambitie om de frequentie, zodra de omstandigheden dit toelaten, van deze dienst op te voeren. Een hogere frequentie is naar verwachting een belangrijke factor om meer reizigers de trein te laten nemen. Hoe groot dit effect zal zijn en welk effect dit zal hebben op het aantal vluchten valt nu echter lastig te voorspellen.

Eerder heb ik uw Kamer al aangegeven dat ik het potentieel van internationaal personenvervoer per spoor ten volle wil benutten en kansen zie om internationale verbindingen na 2025 door opentoeegangvervoerders te laten uitvoeren.

Om een beeld te krijgen welk aanbod van internationale verbindingen tot stand komt onder open toegang, ben ik een marktverkenning gestart.³⁶ In de marktverkenning breng ik ook mogelijke knelpunten in kaart die toetreding van opentoeegangvervoerders in de weg staan en geef ik aan in hoeverre het mogelijk is om deze knelpunten weg te nemen. Voor de zomer van 2021 verwacht ik de eerste resultaten van de marktverkenning aan uw Kamer te sturen. Als inzichtelijk is geworden welk aanbod uit de markt tot stand komt en waar dat niet het geval is, bepaal ik daarbij per internationale verbinding de verdere strategie. Daarbij betrek ik dan de motie van de leden Schonis en Kröger.

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

In de brief in reactie op het RLI-advies³⁷ heb ik aangegeven dat het gemak om met de internationale trein te kunnen reizen door verbeterde ticketing services zeker nog sterk verbeterd kan worden. Een aanpak in Europees verband heeft gelet op de grensoverschrijdende problematiek de voorkeur. Middels het innovatieprogramma Shift2Rail worden reeds innovatieve reisinformatie- en ticketingsystemen verder ontwikkeld. Het delen van data tussen vervoerders is een belangrijk stap om verkrijgbaarheid van internationale rail tickets te bevorderen, dit is ook een onderwerp dat politiek geagendeerd kan worden tijdens het Europees jaar van het spoor. Daarnaast is het de verwachting dat het onderwerp zal terugkomen in het actieplan personenvervoer per spoor dat de Europese Commissie in 2021 zal opstellen. De vermelding van de CO₂-emissie per modaliteit bij de aanbidding van tickets is een suggestie die kan bijdragen aan een bewuste besluitvorming van de reiziger, en zal daarbij worden

³⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 919

³⁷ Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 903

betrokken, die ik zal meegeven aan de partijen voor de Actieagenda Trein en Luchtvaart³⁸.

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

Na de presentatie van de Ministersverklaring internationaal personenvervoer per spoor van juni 2020 is een platform opgezet van lidstaten en de Europese Commissie in samenwerking met partijen uit de spoorsector. Momenteel wordt, in het platform van landen die de verklaring hebben ondertekend, een rapportage voorbereid over onder meer noodzakelijke Europese agendering van digitalisering, het internationale netwerk van vervoersdiensten, infrastructuur, regelgeving en andere mogelijke vormen van ondersteuning van marktontwikkeling. Ik ben in overleg met de EU-voorzitter Portugal om te bezien op welke wijze de uitkomsten van het platform politiek geagendeerd kunnen worden in EU verband.

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

Het internationaal spoorvervoer staat als gevolg van de huidige coronacrisis ernstig onder druk. Vanwege de geldende reisbeperkingen worden bestemmingen nog maar zeer beperkt aangedaan. Wat van belang is, is met welke richting we uit deze crisis komen. Met de sterk verbeterde samenwerking op Europees niveau en de scherpe ambities die de Europese Commissie op 9 december jl. heeft neergezet in de uitgebrachte mobiliteitsstrategie (zoals een verdubbeling van het hoge snelheidsverkeer en het klimaatneutraal laten zijn van al het gepland collectief vervoer tot 500 kilometer in 2030), biedt veel kansen om de komende jaren goede stappen te zetten in het verbeteren van het internationaal spoorvervoer. Over deze nieuwe mobiliteitsstrategie van de Commissie en de kabinetsappreciatie daarvan wordt uw Kamer separaat via de reguliere BNC-procedure geïnformeerd.

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

³⁸ Kamerstukken 29 984 en 31 936, nr. 916

Na de Ministersverklaring van juni 2020 over internationaal personenvervoer per spoor is het onderwerp in Europees opzicht verder geagendeerd. Er is een platform van lidstaten opgezet om de noodzakelijke Europese samenwerking te bespreken over het netwerk van internationaal personenvervoer. Daar zal ook de huidige en gewenste governance situatie voor het internationale personenvervoer per spoor worden besproken; wat is de gewenste rolverdeling van de Europese Commissie, lidstaten, vervoerders, infrastructuurbeheerders en andere stakeholders bij het ontwikkelen van de markt van internationaal vervoer per spoor. Het is mijn wens dat het onderwerp in 2021, het Europese jaar van het spoor, politiek besproken wordt. Hierbij zal ik waar mogelijk samenwerking zoeken bij het aankomende Portugese en Sloveense EU-voorzitterschap. De Europese Commissie heeft aangekondigd om in 2021 met een actieplan voor personenvervoer per spoor te komen.

Om het potentieel van internationaal spoorvervoer ten volle te benutten heb ik aangegeven dat ik kansen zie om de internationale verbindingen, inclusief het langeafstandsvervoer over de HSL-Zuid, vanaf 2025 door opentoeegangvervoerders te laten uitvoeren. Om een beeld te krijgen welk aanbod van internationale verbindingen tot stand komt onder open toegang, ben ik een marktverkenning gestart.³⁹ In de marktverkenning onderzoek ik dat voor zowel de internationale langeafstandsverbindingen als de kortgrensoverschrijdende verbindingen die nu onder de HRN-concessie vallen. In aanvulling hierop kijk ik ook breder naar de potentie van andere internationale verbindingen van en naar Nederland (bijvoorbeeld voor nachttreinen) conform mijn toezegging aan de fractie van GroenLinks. Ik betrek daarbij het voorstel Trans Europe Express 2.0 (TEE) dat is gepresenteerd door het huidige Duitse EU-voorzitterschap. In de marktverkenning breng ik ook mogelijke knelpunten in kaart die toetreding van opentoeegangvervoerders in de weg staan en geef ik aan in hoeverre het mogelijk en wenselijk is om deze knelpunten weg te nemen. Voor de zomer van 2021 verwacht ik de eerste resultaten van de marktverkenning aan uw Kamer te sturen. Als inzichtelijk is geworden welk aanbod uit de markt tot stand komt en waar dat niet het geval is, bepaal ik daarbij per internationale verbinding de verdere strategie.

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

³⁹ Brief Hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024, Kamerstuk 29 984, nr. 899, d.d. 12 juni 2020, en brief Vervolgstappen proces marktordening spoor komende jaren, Kamerstuk 29 984, nr. 919, d.d. 23 december 2020.

of over te stappen, of dat nou met een fysieke kaart gaat, of een mobile app, creditsysteem of andere identificatie. Is dit ook de inzet voor de Staatssecretaris? Kan ze dit haar inzet maken?

In Nederland gaan we het betalen met de bankpas, per kaart of app, in het ov invoeren. Dat is dus betalen op internationale standaard met een wereldwijd geaccepteerd betaalmiddel. Hiermee worden de voorwaarden om tot betalen voor grensoverschrijdend reizen te komen vereenvoudigd. Bedoeling is om dit voor 2023 in het ov in Nederland ingevoerd te hebben.

In de MaaS pilot in Limburg wordt nu getest met multimodale grensoverschrijdende reizen. Dat betekent dat een reis kan worden gemaakt van en naar de regio Aken met behulp van de Via-Go MaaS app. Er is een systeem ontworpen dat het Nederlandse planning, boeking en betaalsysteem koppelt aan het systeem van de regio Aken. Gedurende de pilot in Limburg wordt proof of concept nu in de praktijk gebracht met eerst de focus op het spoor. Bij bewezen succes is het de bedoeling dit nationaal op te schalen. Zo is dat ook in de raamovereenkomst geëist die tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Maasdienstverleners is afgesloten. In het geval van de pilot in Limburg wordt stapsgewijs, bij succes, opgeschaald zowel in modaliteiten als in geografische dekking. Binnen Nederland schaaft Arriva op in haar eigen concessies. Het is denkbaar dat de geboden oplossing op het spoor naar Aken ook leidt tot een oplossing voor het concessiegrensoverschrijdend reizen binnen de landsgrenzen. Daarnaast ligt er in het Benelux overleg een voorstel om de Nederlandse Limburg POC internationaal ticketing en betalen uit te breiden tot Benelux niveau. Een verdere uitbreiding binnen Europa is wel de wens, maar afhankelijk van te veel variabelen om daar nu een uitspraak over te kunnen doen. Dit heeft ook de aandacht van EU-platform.

Binnen de scope van de pilot in Limburg wordt intensief gesproken met België en Nord-Rhein Westfalen. Een verdere opschalingskans lijkt daar dan ook het meest reëel op relatief korte termijn. Waar zich mogelijkheden voor andere modaliteiten voordoen, zullen deze zeker in beschouwing worden genomen.

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

ProRail en NS beoordelen momenteel of het Belgische beveiligingssysteem TBL1+ voldoende veiligheidsniveau biedt bij een frequentieverhoging op het traject Roosendaal-Antwerpen. Aanleg van dit systeem was eerder voorzien om een oplossing te bieden voor de periode tot aan de aanleg van ERTMS. De resultaten van de beoordeling door NS en ProRail worden voorjaar 2021 verwacht. Op basis van deze uitkomsten zal overlegd worden met de betrokken Nederlandse en Belgische overheden.

De leden van de ChristenUnie-fractie kunnen zich vinden in het Rli-advies dat de vindbaarheid en verkrijgbaarheid van internationale tickets moeten worden verbeterd. Dit vraagt Europese afspraken. Welke stappen zet de Staatssecretaris om snel tot zo'n Europese verordening te komen die alle vervoerders verplicht hun reisproducten voor app-bouwers en voor andere vervoerders beschikbaar te stellen? De Rli adviseert Nederland om op deze Europese regels vooruit te lopen en vanaf nu deze voorwaarde op te nemen in concessies en bij het verlenen van toegang aan

partijen die gebruik willen maken van het Nederlandse spoornet. In de reactie van het kabinet wordt niet op dit advies ingegaan. Is de Staatssecretaris bereid de hoofdrailnetconcessie op dit punt aan te passen en hiermee niet te wachten tot de nieuwe concessie in 2024?

In de brief in reactie op het RLI-advies⁴⁰ heb ik aangegeven dat het gemak om met de internationale trein te kunnen reizen door verbeterde ticketing services zeker nog sterk verbeterd kan worden. Een aanpak in Europees verband heeft gelet op de grensoverschrijdende problematiek de voorkeur. Middels het innovatieprogramma Shift2Rail worden reeds innovatieve reisinformatie- en ticketingsystemen verder ontwikkeld. Het delen van data tussen vervoerders is een belangrijk stap om verkrijgbaarheid van internationale rail tickets te bevorderen, dit is ook een onderwerp dat politiek geagendeerd kan worden tijdens het Europees jaar van het spoor. Daarnaast is het de verwachting dat het onderwerp zal terugkomen in het actieplan personenvervoer per spoor dat de Europese Commissie in 2021 zal opstellen. Derhalve ligt het niet voor de hand om op dit thema op korte termijn aanvullende verplichtingen in de HRN-concessie op te nemen. Wel zal als gevolg van de midterm review van de HRN-concessie een verplichting voor NS worden opgenomen om de reisinformatie voor internationale bestemmingen te verbeteren. Daarover is uw Kamer op 28 februari jl. reeds geïnformeerd.⁴¹

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

In de Kamerbrief van 20 november 2020 over de Actieagenda Trein en Luchtvaart⁴² zijn maatregelen benoemd die ten goede komen aan de aantrekkelijkheid van de internationale trein op de middellange afstand voor rechtstreekse reizigers én transferreizigers. Eén van deze maatregelen is dat NS in 2020 is gestart met een project met als doel om te zorgen dat treintickets gemakkelijker kunnen worden geboekt. Hierbij wordt onder andere samen met ProRail onderzoek gedaan naar het verruimen van de boekingshorizon naar 9–12 maanden.

De leden van de ChristenUnie-fractie maken zich zorgen om de reizigersrechten voor internationale reizen. Europese reizigersrechten lijken in de onderhandelingen eerder afgezwakt dan verbeterd te worden. Wat is de inzet van de Staatssecretaris op dit punt? Deze leden lezen in de reactie op het RLI-rapport dat

⁴⁰ Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 903

⁴¹ Kamerstuk 29 984, nr. 888

⁴² Kamerstukken 29 984 en 31 936, nr. 916

voorwaarde voor compensatie van de gehele reis, dus inclusief gemiste aansluitingen, is dat er sprake is van een enkel ticket en geen losse tickets. Probleem is echter dat reizigers in veel gevallen nog steeds alleen losse tickets kunnen kopen en zo vervoerders hun verantwoordelijkheid ontlopen. In de vliegsector is daarentegen juist wel vaak sprake van integrale tickets voor de hele reis. Welke maatregelen gaat de staatsecretaris op Europees niveau nemen om toch te zorgen dat in heel Europa integrale tickets voor de hele reis het uitgangspunt worden en dat vervoerders worden verplicht mee te werken aan de verkoop van integrale tickets?

Inmiddels zijn de onderhandelingen over Europese reizigersrechten afgesloten. Over het interinstitutionele akkoord (Raad, EP, Commissie) is tijdens de TRAN-meeting van het EP op 28 oktober 2020 gestemd (37 voor, 7 tegen, 0 onthoudingen), waarna plenaire stemming volgt in het eerste kwartaal van 2021. Het resultaat is dat de passagiersrechten – ten opzichte van de nu geldende verordening – op vooruitgaan. Dat is winst. Inzet in dit proces is telkens geweest dat de passagiersrechten op het spoor zo veel mogelijk in de lijn met de passagiersrechten van de luchtvaart worden gebracht, zoals de motie van het lid Remco Dijkstra c.s. heeft verzocht⁴³. De gewijzigde verordening is een stap in de goede richting, maar met deze wijziging zijn de rechten nog niet helemaal gelijkgetrokken. Voor de Nederlandse situatie geldt overigens dat nu al aan de eisen rondom reisassistentie en fietsen mee in de trein voldaan wordt. Dat geldt niet voor elke lidstaat. Voor Europa is dit dus een vooruitgang.

In de gewijzigde verordening wordt expliciet ingegaan op de verkoop van losse tickets in een bundel. Indien de verkoper van vervoerbewijzen of de touroperator afzonderlijke vervoerbewijzen in een bundel verkoopt, moet hij de reiziger duidelijk informeren dat die tickets niet hetzelfde beschermingsniveau als doorgaande tickets bieden en niet als doorgaande tickets zijn afgegeven door de spoorwegonderneming(en) die de dienst verleent (verlenen). Indien de verkoper van vervoerbewijzen of de touroperator deze verplichting niet naleeft, moet zijn verantwoordelijkheid verder gaan dan de terugbetaling van de vervoerbewijzen. Wel is de verplichting om een integraal ticket te verkopen in plaats van losse tickets voor een lange afstand reis als die reis bij een en dezelfde vervoerder wordt geboekt, maar dit is nog niet vastgesteld voor tickets bij verschillende vervoerders, hetgeen alleen op Europees niveau geregeld kan worden.

Er is een Europees platform opgericht om dit soort zaken op te pakken. Samen met Europese landen, maar juist ook met Europese organisaties en sectorpartijen wordt onderzocht op welke wijze dit aspect van de internationale treinreis op de korte termijn verbeterd kan worden.

Op basis van de gewijzigde verordening moeten integrale tickets worden gepromoot; ik zie dat als een duidelijke opdracht om ervoor te zorgen dat een integraal ticket het uitgangspunt wordt. Dit wordt bekrachtigd door de zware informatieplicht die verkopers van vervoerbewijzen en touroperators hebben, zoals hierboven beschreven.

Geluid en trillingen

De leden van de CDA-fractie krijgen vanuit de samenleving veel zorgwekkende verhalen over trillingen op en rond het spoor. Deze

⁴³ Kamerstuk 21 501–33, nr. 791

leden maken zich zorgen dat het steeds moeilijker wordt om de geluidsoverlast van treinen te beperken, mede vanwege de verwachte verdere groei van het treinverkeer. Kan de Staatssecretaris een quickscan laten verrichten van de geprognosticeerde groei van het treinverkeer in 2030 in verhouding tot de verwachte geluidbelasting?

Op verschillende plekken in Nederland veroorzaken langsrijdende treinen trillingen die omwonenden soms als hinderlijk ervaren. Ik vind het belangrijk dat er stappen worden gezet om de overlast weg te nemen. Ik ben op zoek naar goede oplossingen voor dit trillingsprobleem, maar er zijn helaas tot mijn spijt geen snelwerkende maatregelen. Om beter zicht te krijgen welke oplossingen wel kunnen bijdragen aan de aanpak van trillingshinder heb ik € 20 mln. uitgetrokken om een innovatieagenda voor de komende 4 jaar te financieren. Ik heb uw Kamer hierover op 17 november jl. geïnformeerd⁴⁴, samen met een toelichting op de andere lopende acties op het gebied van trillingen. Ik blijf mij dan ook onverminderd inzetten om de leefomgeving rond het spoor in de toekomst te verbeteren.

Op 29 augustus 2018 is het Actieplan geluid hoofdspoorwegen 2018–2023 vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant⁴⁵. Dit komt voort uit de vijfjaarlijkse verplichting uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaaai, die is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. In dit Actieplan is vastgesteld dat in de periode 2013–2018 het aantal geluidsbelaste woningen (L_{den} ⁴⁶ groter dan 55 decibel (dB)) met 45% is afgenomen als gevolg van het treffen van geluidmaatregelen en met name door het stiller worden van het treinmaterieel (reizigers en goederen). Ook is in het Actieplan vooruitgekeken naar 2023. Het aantal woningen met een geluidbelasting boven de 55 dB zal dan naar verwachting verder afnemen met circa 19%. In 2023 zal opnieuw een Actieplan geluid worden vastgesteld waarin weer het effect is van het treinverkeer op geluidbelasting op woningen beschreven zal worden en zal ook weer een doorkijk worden gemaakt naar de komende vijf jaar.

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

Eén keer in de vijf jaar moet een geluidkaart en een actieplan worden opgesteld. De werkzaamheden voor de geluidkaart moeten nog worden opgestart, want deze kaart moet de werkelijke geluidssituatie over 2021 beslaan en deze data is nog niet beschikbaar. Op 30 juni 2022 moet de kaart wettelijk zijn vastgesteld. Het daaropvolgende actieplan geluid 2023–2028 moet voor 18 juli 2023 zijn vastgesteld. Zo wordt eenmaal in de vijf jaar inzicht gegeven in de knelpuntsituaties voor geluid en welke aanpak wordt ingezet in nationaal en Europees verband voor wat betreft regelgeving, beleid en maatregelen.

⁴⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 906

⁴⁵ Stcrt. 2018, nr. 52790

⁴⁶ Level equivalent (day evening night): de jaargemiddelde dosismaat voor geluid.

Het geluid als gevolg van het treinverkeer kan niet onbeperkt toenemen in Nederland. Jaarlijks toetst ProRail in het nalevingsverslag of voldaan wordt aan de geluidproductieplafonds en of er geluidmaatregelen getroffen moeten worden om te kunnen blijven voldoen. Daarbij wordt ook een inschatting gemaakt van de geluidproductie voor de volgende jaren, om zo tijdig in te kunnen spelen als veranderingen in het treinverkeer niet meer passen in deze geluidproductieplafonds (GPP's) en geluidmaatregelen nodig zijn of mogelijk een andere indeling van de capaciteit. Met deze jaarlijkse capaciteit verdeling (inclusief toetsing aan de GPP's) worden de bestaande routes het beste benut en wordt ook duidelijk of er knelpunten gaan ontstaan in de toekomst.

Samen met andere lidstaten is de afgelopen jaren ingezet op een Europese bronpak voor het verminderen van de geluidemissie van goederentreinen. In mei 2019 is een Europese regeling⁴⁷ van kracht geworden waarmee de ombouw naar stil goederenmaterieel wordt afgedwongen. Inmiddels is 60% van de wagons zo stil als technisch nu mogelijk is en in 2030 zal dit circa 95% zijn. De resultaten uit het onderzoek van Panteia, uitgevoerd door ProRail, zijn met de Kamerbrief van 29 januari 2020⁴⁸ gedeeld bij de nota van bevindingen over het nalevingsverslag GPP's hoofdspoorwegen. Het reizigersmaterieel bestaat inmiddels voor bijna 100% uit materieel wat zo stil is als technisch mogelijk is. Verder blijkt uit de jaarlijkse geluidmonitor van het RIVM, gepubliceerd op 3 november 2020 (kenmerk 2020-0128), dat de nieuwe elektrische sprinters nog stiller zijn dan de oudere generatie sprinters.

De WHO kwam in 2018 met nieuwe inzichten over de gezondheidseffecten van geluid. Het RIVM heeft die richtlijnen nu naast het Nederlands beleid gelegd en advies uitgebracht. Hoofdboodschap van het RIVM is dat het geluidbeleid versterkt kan worden door het aan te passen aan de nieuwe inzichten van de WHO en nadrukkelijker te richten op vermindering van gezondheidseffecten van geluid. De adviezen worden nu uitgewerkt voor de betrokken sectoren. Dit vereist een goede afweging van belangen. Verwachting is dat er in de eerste helft van 2021 meer duidelijkheid is te geven over welke vervolgstappen voorzien zijn. Daarbij zullen de inzichten en aanbevelingen uit de WHO-richtlijnen worden benut als handvatten bij de verdere uitwerking van het lange termijn geluidbeleid en eventuele opname in de Nederlandse geluidwet- en regelgeving.

In het kader van het programma Robuust Basisnet wordt verder gekeken naar manieren om het spoorgoederenvervoer zo te organiseren dat de externe effecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen zo minimaal mogelijk zijn. Het is een ingewikkelde puzzel om de overlast zo te verdelen dat de externe effecten van het spoorgoederenvervoer zo beperkt mogelijk zijn. Over de voortgang op dit programma zal ik u dit voorjaar nader informeren.

Corona

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

⁴⁷ Verordening (EU) 2019/774, ook bekend als «TSI Noise»

⁴⁸ Kamerstuk 32 252, nr. 63

mogelijk van belang is om de veiligheid op het spoor te garanderen.

De leden van de D66-fractie doelen op de reguliere verantwoordingsmomenten halverwege en aan het eind van ieder jaar zoals voorgeschreven in de vervoerconcessie met NS en de beheerconcessie met ProRail. NS en ProRail bieden dan hun verantwoordingsrapportages aan mij aan die ik vervolgens deel met uw Kamer. Uiteraard zullen in de komende eindejaarsverantwoording door NS en ProRail ook de gevolgen van de pandemie worden meegenomen. Ik informeerde uw Kamer hier eerder over in mijn brief over de halfjaarverantwoording 2020 van NS en ProRail.⁴⁹ Daarnaast is lenW continu in contact met betrokken vervoerders en andere partijen – via bijvoorbeeld het NOVB – over de gevolgen van de pandemie en om een zo goed, veilig en betrouwbaar mogelijk OV-product aan te blijven bieden. Deze gremia lenen zich goed om (acute) problemen als gevolg van de pandemie te bespreken en om tot oplossingen daarvoor te komen. Daarbij staan de veiligheid van de reiziger en het ov personeel altijd voorop.

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

In bovenstaand antwoord op de vraag van de PHS-rapporteur over de effecten van corona heb ik al gemeld dat de structurele groei van het OV zich, ondanks een tijdelijke vertraging vanwege corona, naar verwachting van vervoerders en het KiM zal doorzetten. Vervoerders zijn al druk bezig met het voorbereiden van plannen om reizigers te motiveren weer met OV te gaan reizen. Voorlichting over de voordelen van het reizen met het OV is weer aan de orde zodra de volksgezondheidssituatie het weer toelaat en de effecten van toekomstige vaccins duidelijk zijn.

Beschikbaarheidsvergoeding

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

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

Het is nog niet precies bekend hoeveel budget er nodig is voor de afrekening van de beschikbaarheidsvergoeding van 2020. Er is vorig jaar

⁴⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 904

ongeveer 1 miljard aan voorschotten (80%) betaald. De middelen die nodig zijn voor de afrekening zijn doorgeschoven naar dit jaar, waarbij het uiteindelijke benodigde bedrag o.a. afhankelijk is van de gerealiseerde reizigersinkomsten in 2020. De naar dit jaar doorgeschoven middelen voor de definitieve afrekening van 2020 hebben geen directe relatie met het gereserveerde budget voor de beschikbaarheidsvergoeding 2021.

In de «Bouwstenen voor een ov-herstelplan» doet Rover voorstellen aan ov-bedrijven en overheden om de reizigers opnieuw te verwelkomen, nieuwe reizigers aan te trekken en het ov nog aantrekkelijker te maken. Ik deel deze doelen met Rover en bespreek de precieze voorstellen in het kader van het Nationaal OV-Beraad (NOVB).

Nieuwe concessie HRN

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

De kortgedingrechter heeft bij de beoordeling van het geschil in de kortgedingprocedure van FMN e.c. tegen de Staat niet geoordeeld dat de Europese Commissie om instemming moet worden gevraagd over het voornemen om tot onderhandse gunning van de nieuwe HRN-vervoerconcessie over te gaan op basis van het overgangsregime in de PSO-verordening. De rechter heeft wel overwogen dat uiteindelijk het Hof van Justitie van de Europese Unie beslist over de interpretatie van een EU-verordening. Dat is hier nu niet aan de orde. Eerder is aangegeven dat het voornemen bestaat om de nieuwe HRN-vervoerconcessie onder het bestaande regime (artikel 5 lid 6 PSO-verordening) te gunnen dat op 24 december 2023 afloopt. De PSO-verordening stelt allerlei eisen aan openbare dienstcontracten waaraan zal worden voldaan bij het opstellen van de nieuwe HRN-concessie. De PSO-verordening legt ook de verplichting op om tenminste één jaar voor de onderhandse gunning die gunning bekend te maken in het Publicatieblad van de Europese Unie, maar verplicht niet tot instemming van de Europese Commissie. In mijn brief van 23 december 2020⁵⁰ heb ik aan uw Kamer toegelicht welke vervolgstappen ik neem in het proces van de marktordening op het spoor en de volgende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.

Maaslijn

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

Op 17 december heb ik uw Kamer geïnformeerd over de laatste stand van zaken van het project Maaslijn⁵¹. Daarin heb ik geschetst welke

⁵⁰ Brief Vervolgstappen proces marktordening spoor komende jaren, Kamerstuk 29 984, nr. 919, d.d. 23 december 2020.

⁵¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 43

processtappen de komende periode worden gezet. Medio maart verwacht ik uw Kamer meer informatie te kunnen geven over een eventueel verschil tussen budget en raming. Op dat moment verwacht ik ook meer inzicht te kunnen geven over mogelijkheden tot kostenreductie. Om hierover uitspraken te kunnen doen is een geharde kostenraming van ProRail essentieel. Juist bij een project waarvan we weten dat het veel haken en ogen kent, is daarnaast een onafhankelijke validatie van groot belang.

Volgens de meest actuele planning gaat begin 2023 de eerste schop de grond in. Het gezamenlijk streven van betrokken partijen is om deze planning haalbaar te maken. Hierbij is het van belang dat de provincies Limburg en Noord-Brabant het provinciaal inpassingsplan doorlopen en ProRail tijdig de aanbesteding afrondt. Als deze stappen tijdig doorlopen kunnen worden, kunnen de maatregelen op de Maaslijn voor eind 2024 worden opgeleverd.

5G

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

In mijn brief van 16 oktober jl.⁵² is uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar een betere internetverbinding in de trein. Ook het onderzoeksrapport is gedeeld met uw Kamer. Zoals gemeld in genoemde brief zal de besteding van de beschikbaar gestelde gelden naar aanleiding van het amendement zich, conform de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport, richten op het verbeteren van de aanmeldprocedure voor Wifi in de trein, het onderzoek naar de EU-subsidie voor de Gigabit trein en de aanpak van een nader te bepalen aantal knelpunten. Ik informeer uw Kamer eind dit jaar over de uitvoering van deze projecten.

Maglev magneettrein

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

⁵² Kamerstuk 29 984, nr. 904

moeite waard om hier een realistische studie naar uit te laten voeren. Graag ontvangen zij hierop een reactie van de Staatssecretaris.

Via de MIRT Voortgangsbrief van 19 juni jl. (Kamerstuk 35 300 A, nr. 95) is uw Kamer in lijn met de genoemde motie geïnformeerd over de uitkomsten van de quick scan innovatief internationaal treinvervoer, uitgevoerd door PWC. De rapportage hiervan was bijgevoegd bij deze brief. De quick scan laat goed zien hoe de verschillende vormen van innovatief treinvervoer zich tot elkaar verhouden en geeft aanbevelingen voor vervolg. Concepten als de Maglev maken nog onvoldoende gebruik van bewezen technieken wat het aansluiten op huidige infrastructuur (waaronder ook stations) complex maakt. In de brief heb ik aangegeven dat op basis van deze conclusies uit de quick scan inzet op verbetering van meer conventionele oplossingen voor de hand liggender is om zowel het internationale als het snelle nationale personenvervoer te verbeteren.

Toekomstige dubbeldekkers NS

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

NS is 9 april 2020 gestart met de Europese aanbesteding, met het streven om in 2022 het contract met een leverancier te tekenen.

Eindrapport pensioenfondsen/private investeerders

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

Er is vorig jaar een rapport gepubliceerd van de Studiegroep Alternatieve Bekostiging onder leiding van de secretaris-generaal van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waarin nauwkeurig gekeken is naar mogelijkheden om anders naar het bekostigingsvraagstuk te kijken. Op 5 mei jl. is dit rapport met uw Kamer gedeeld (Kamerstuk 34 682, nr. 49). Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft samen met andere departementen (de Ministeries van Binnenlandse Zaken, Economische Zaken en Financiën) en de G5 onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van Alternatieve Bekostiging in het ruimtelijk domein, waar infrastructuur onderdeel van uit maakt. Het rapport is voorafgaand aan de publicatie besproken met vertegenwoordigers van de provincies.

Bekostiging vanuit private partijen kan een optie zijn als dekkingsbron van infrastructuur. In de praktijk blijkt dit echter geen eenvoudige opgave om te realiseren. Private partijen wensen een rendement te ontvangen op de investering, terwijl investeringen in infrastructuur ten behoeve zijn van het maatschappelijke nut. Daarnaast zijn bijdragen vanuit private partijen gevoelig voor de economische conjunctuur, terwijl er zekerheid moet zijn over de beschikbaarheid en veiligheid van de Nederlandse infrastructuur ongeacht het economisch tij.

Politiepost Amsterdam Centraal

De leden van de SP-fractie zijn blij dat de gewijzigde moti van het lid Laçin over het handhaven van de politiepost op Amsterdam CS (Kamerstuk 23 645, nr. 740) breed door de Tweede Kamer is gesteund. Deze leden zijn dan ook benieuwd naar de uitvoering van de motie, en vragen de Staatssecretaris om, conform deze motie, de Kamer hierover voor de Kerst te informeren.

In de brief van 18 december 2020 met de reactie op de initiatiefnota «Geen plaats voor geweld in het Openbaar Vervoer» van de leden Van Aalst en Helder (beiden PVV)⁵³, heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitvoering van de motie van het lid Laçin (SP).

⁵³ Kamerstuk 35 630, nr. 3