

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief inzake de Intentieverklaring Drielandentrein (Kamerstuk 29 984, nr. 1093), haar brief over de treinverbinding Eindhoven-Heerlen-Aken (Kamerstuk 29 984, nr. 1098), haar brief inzake ontwikkelingen ten aanzien van internationaal personenvervoer per spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 1124), haar brief Voortgang ontwikkelingen HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 522) en haar reactie op het verzoek van de commissie over de berichtgeving in het Financieele Dagblad over de oproep van reizigersvereniging Rover om snel duidelijkheid te geven over de toekomst van het beveiligd vertrek van de Eurostar vanaf Amsterdam Centraal in 2024 (Kamerstuk 29 984, nr. 1131).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
VVD-fractie
D66-fractie
CDA-fractie
SP-fractie
PvdA- en GroenLinks-fractie
ChristenUnie-fractie
BBB-fractie

Inleiding

De leden van de VVD-fractie danken de Staatssecretaris voor het toezenden van de stukken en hebben hier met veel interesse kennis van genomen. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie vinden dat de trein een volwaardig alternatief moet zijn voor het vliegtuig. Een snel en betrouwbaar netwerk van hogesnelheidstreinen en nachttreinen binnen de Europese Unie (EU) is nodig om de trein een serieuze concurrent te maken van het vliegtuig. Voor deze leden is het belangrijk dat het boeken van een treinticket net zo eenvoudig werkt als het boeken van een vliegticket. Over het gemak van het boeken van internationale reizen met de trein en over de ontwikkelingen op het gebied van internationaal spoor in het algemeen hebben deze leden een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg Internationaal spoor. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg Internationaal spoor. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie zijn van mening dat het huidige internationale spoor nog grote verbeteringen behoeft. Zij zijn blij dat de Staatssecretaris zegt dat goede internationale treinverbindingen een prioriteit zijn, maar helaas zien deze leden nog weinig concrete resultaten van haar ambities. Zij hebben dan ook nog behoorlijk wat vragen die zij graag aan de Staatssecretaris voorleggen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben grote verwachtingen van het internationaal spoor. Zij zijn van mening dat reizen per trein binnen Europa een concurrerend alternatief moet worden voor vliegreizen tot minstens 1.000 kilometer. Om dit te bereiken moeten Europese fondsen, zoals het TEN-T-programma gebruikt worden voor het verbeteren van grensoverschrijdende treinverbindingen. Zij constateren dat, om dit doel te bereiken, extra inzet van de Staatssecretaris nodig is. Zij roepen de Staatssecretaris daar ook toe op. Zij vragen daarom of Nederland zich voor het nieuwe Europese Meerjarig Financieel Kader (MFK) inzet voor meer middelen voor een ambitieuzer Europees HSL-netwerk.

De leden van de BBB-fractie hebben een aantal vragen aangaande het internationale spoor.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie constateren dat de bestaande terminal voor de Eurostar wordt afgebroken als onderdeel van een grote verbouwing van station Amsterdam Centraal. Deze leden zijn benieuwd welke mogelijke oplossingen er momenteel concreet worden besproken, teneinde uitval van honderden treinen per juni 2024 te voorkomen. Deze leden stellen vast dat er snel een oplossing moet komen voor de problemen bij opstapplaats Amsterdam. Deze leden zijn benieuwd in hoeverre het mogelijk is om de bestaande terminal van Eurostar langer open te houden en tegelijkertijd de vereiste werkzaamheden te verrichten.

De leden van de VVD-fractie constateren dat door het tijdelijk uitvallen van de Eurostar honderdduizenden treinreizigers in 2024 niet van en naar Londen kunnen reizen en zijn aangewezen op het vliegtuig of de auto. Deze leden zijn benieuwd hoe de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat dit rijmt met haar ambities voor een «modal shift»-transitie, waarbij er wordt ingezet op meer vervoer over spoor in plaats van vervoer over de weg of door de lucht. Deze leden constateren dat het spoed-overleg over de problemen met Eurostar in Amsterdam nog niets heeft opgeleverd en dat er hierdoor zorgen zijn ontstaan binnen de sector en bij reizigersorganisaties en belanghebbenden. Deze leden zijn benieuwd hoe het komt dat er pas in een zeer laat stadium is geconstateerd dat de continuïteit van de Eurostar onder druk kwam te staan en waarom de Staatssecretaris tot op heden nog niet met oplossingen is gekomen. Deze leden lezen dat er een externe consultant is ingeschakeld voor het zoeken naar een oplossing met betrekking tot de capaciteitsproblemen op station Amsterdam Centraal en dat er een onderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk Zwitsers bureau. Deze leden vragen ook waarom er nog steeds geen onderzoeksresultaten zijn gecommuniceerd, aangezien het al enige tijd geleden is dat deze onderzoeken zijn ingesteld. Deze leden zijn benieuwd wanneer deze onderzoeksresultaten verwacht kunnen worden en welke stappen hierna zullen worden gezet om deze uit te voeren.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Eurostar wordt gezien als een duurzaam alternatief voor het vliegen naar Londen. Deze leden stellen vast dat al sinds 2017 bekend is dat er een capaciteitsprobleem zou zijn tijdens de verbouwing van station Amsterdam Centraal. Deze leden zijn benieuwd wat de Staatssecretaris heeft gedaan om te voorkomen dat de Eurostar-verbinding onderbroken zou worden. In hoeverre kijkt de Staatssecretaris samen met haar collega-bewindspersoon, die over Klimaat gaat, naar wat de negatieve effecten voor het milieu kunnen zijn van de shift van trein naar vliegtuig voor de route Amsterdam-Londen en vice versa? Ook zijn deze leden benieuwd in hoeverre Schiphol ruimte heeft om mogelijke extra vluchten te kunnen aanbieden.

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat de Staatssecretaris op 7 juli 2023 heeft aangekondigd dat het onderzoek naar de reactivering van de spoorlijn tussen Weert en Hamont zich in een laatste afrondende fase bevindt. Deze leden zijn benieuwd wanneer de resultaten van dit onderzoek met de Kamer zullen worden gedeeld, aangezien er inmiddels drie maanden zijn verstreken. Deze leden hebben kennisgenomen van de Rebel-studie Personenvervoer Weert-Hamont, meest kansrijke optie. Deze leden vragen hoe het staat met de studieresultaten, wat de huidige stand van zaken is en welke vervolgstappen de Staatssecretaris in gedachten heeft.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd welk gevolg de Staatssecretaris heeft gegeven aan de aangenomen moties en wens van de Kamer voor één Europees ticketingsysteem voor internationaal treinreizen. Deze

leden vragen ook welke maatregelen er in samenwerking met Brussel zijn getroffen om dit te realiseren.

De leden van de VVD-fractie constateren dat het internationale spoorvervoer gaat groeien richting de toekomst. Deze leden vragen hoe de Staatssecretaris deze groei in goede banen gaat leiden, aangezien de huidige spoorcapaciteit beperkt is, evenals de Europese samenwerking op infrabeleid. Deze leden hebben kennisgenomen van het bericht dat de spoorgoederentafel van start is gegaan en steunen dit initiatief van harte. Deze leden zijn benieuwd in hoeverre er op internationaal niveau overleg wordt gevoerd over het spoorgoederenvervoer en in welke mate de spoorgoederentafel daarbij betrokken is.

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met ProRail een verkenning uitvoert voor decentralisatie van de spoorverbinding Heerlen-Aken. Deze leden zijn benieuwd wanneer de Staatssecretaris de uitkomsten hiervan zal delen met de Kamer. Kan de Staatssecretaris tevens garanderen dat deze route te zijner tijd mogelijk door de regionale vervoersautoriteit kan worden opgenomen in de regionale concessie?

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat veel nationale spoorwegmaatschappijen nog te veel gericht zijn op hun eigen markt, waardoor een echt Europees treinnetwerk maar niet van de grond komt. Deze leden vragen hoe de Staatssecretaris, al dan niet in samenwerking met haar Europese collega's, gaat komen tot meer integrale en internationale samenwerking. Deze leden vragen ook welke prikkel zij voor ogen heeft om de interesse van de huidige nationale spoorwegmaatschappijen ook te wekken voor andere Europese markten.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de verkenning van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar verwachting in 2025 wordt afgerond. Deze leden stellen ook vast dat er kort na deze afronding in potentie een acuut tekort op de begroting zal ontstaan en zijn benieuwd op welke termijn het budget weer dient te worden aangevuld om vertraging van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn te voorkomen. Deze leden vragen hoe de Staatssecretaris aankijkt tegen de cohesie tussen het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de groei van het internationale treinvervoer. Deze leden stellen vast dat het Noord/Zuidlijn-project deel uitmaakt van een samenhangend pakket met het project Zuidasdok en zijn benieuwd welke gevolgen de mogelijke vertraging van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn zal hebben op het project Zuidasdok voor een capaciteitsuitbreiding van het internationale spoor in zowel zuidelijke richting (Brussel, Parijs, Londen) en oostelijke richting (Berlijn). Deze leden zijn tevens benieuwd of het internationale treinvervoer nog verdere groei kan doormaken, als er voor een belangrijk knelpunt, zoals de ruimte in de Schipholspoortunnel, een financieringstekort op het doortrekken van de Noord/Zuidlijn ontstaat.

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat internationale personen-treinen in de netwerkontwikkelingsstudies voor de Landelijke ov- en spoortafel worden geprogrammeerd ten koste van nationaal openbaar vervoer. Deze leden vragen welke afwegingen hiervoor zijn gemaakt en hoe de al beperkte spoorcapaciteit niet nog verder in het geding komt.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris met haar Duitse counterpart concrete plannen aan het maken is om zowel het internationale personenvervoer als het internationaal goederenvervoer per spoor te faciliteren. Ook zijn deze leden benieuwd of er een concurrerend

vervoersproduct aan reizigers en verladers kan worden aangeboden en of er een gezamenlijk gedeeld beeld is.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het belangrijk is dat de wetgeving over Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten (MDMS) snel wordt geïnitieerd vanuit de Europese Commissie (EC) en dat dit meer moet behelzen dan alleen het vrijgeven van data rond dienstregelingen en tickets. Is de Staatssecretaris het eens met deze leden dat dit snel geïnitieerd moet worden? Deze leden zien ook graag dat een betere uitwisseling van toegankelijkheidsinformatie en realtime-informatie over ritten en vertragingen op stations, haltes en parkeerplaatsen. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat deze rijkheid aan data belangrijk is voor het succes van multimodaal reizen? Zo ja, op welke manier gaat de Staatssecretaris zich hiervoor inzetten? Deze leden vragen aan de Staatssecretaris of het mogelijk is om, vooruitlopend op Europese wetgeving, te zorgen dat Nederlandse vervoerders al conform handelen. Is de Staatssecretaris bereid om hierover het gesprek aan te gaan met het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB)?

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven hoe het kan dat identieke treinreizen door verschillende aanbieders (NS, NMBS, DB et cetera) voor verschillende prijzen worden aangeboden. Welke acties is de Staatssecretaris van plan te ondernemen om dit soort onwenselijke prijsverschillen in de toekomst te voorkomen? Deze leden zien eveneens dat verschillende Europese spoorbedrijven wisselende mogelijkheden aanbieden voor het flexibel maken van een treinticket. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat deze mogelijkheid door alle spoorbedrijven op dezelfde manier moet worden aangeboden? Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat het onwenselijk is dat ook hier prijsverschillen ontstaan tussen de verschillende Europese aanbieders? Zo ja, welke stappen gaat de Staatssecretaris ondernemen om toe te werken naar een Europese standaard?

De leden van de D66-fractie zien dat in Nederland partijen al succesvol werken met de technische uitwisselingsstandaard «Transport Operator to Mobility Provider-Application Programming Interface» (TOMP). Hoe gaat de Staatssecretaris deze voorsprong bewaken en bestendigen in het Europese proces?

De leden van de D66-fractie lezen in de Miljoenennota dat de Staatssecretaris 1,6 miljard aan eerder toegezegde reserveringen voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (tijdelijk) schrapt. Dit project is niet alleen van groot belang voor de ontsluiting van Schiphol, maar ook voor het creëren van ruimte voor landelijke en internationale treinen op het spoor rondom Amsterdam. Over de gevolgen van deze keuze hebben deze leden een aantal vragen. Wanneer verwacht de Staatssecretaris het budget weer aan te vullen en wanneer moet dit gebeurd zijn om vertraging van de uiteindelijke realisatie van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn te voorkomen? Welke consequenties heeft deze keuze voor de beoogde en gewenste groei van het internationaal treinverkeer? Kan de Staatssecretaris hierbij specifiek aangeven wat dit zou betekenen voor het knooppunt rondom de Schipholtunnel? Kan de Staatssecretaris aangeven in hoeverre dit de groei van nationale intercity's langs Schiphol en Amsterdam beperkt of daar risico's voor oplevert? Deze leden zijn benieuwd welke gevolgen een mogelijke vertraging heeft op het project Zuidasdok voor een capaciteitsuitbreiding van het internationale spoor, zowel richting het Zuiden (Brussel, London, Parijs) als ook het Oosten (Amsterdam-Berlijn)? Hoe is er op uw beslissing gereageerd vanuit de

bestuurlijke partners waar het ministerie eerder de afspraak voor deze reservering mee gemaakt had? Wat is nu hun handelingsperspectief?

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de voortgang rond het Eurostar-dossier. Voor de zomer gaf de Staatssecretaris aan dat er nog een ultieme poging gedaan wordt de terminal in Amsterdam open te houden gedurende de verbouwing van Amsterdam Centraal en daarmee deze internationale treinverbinding voor Nederland te behouden. Deelt de Staatssecretaris de mening van deze leden dat reizigers zo snel mogelijk duidelijkheid verdienen over de mogelijkheid om een reis naar Londen met de Eurostar voor de periode na juni 2024 te kunnen gaan boeken? Kan de Staatssecretaris daarom aangegeven waar de belemmeringen zitten rond de Eurostar-terminal, wat zij heeft gedaan om de nieuwe terminal te versnellen en wat er nodig is om de huidige terminal langer open te houden? Wat is de laatste stand van zaken rondom het onderzoek naar mogelijkheden om een gat in de dienstregeling van de Eurostar vanuit Amsterdam te voorkomen/beperken? Deze leden krijgen signalen dat er reeds adviezen gegeven zouden zijn in het onderzoek naar de mogelijkheden van beveiligd vertrek van de Eurostar vanuit Amsterdam. Klopt dit? Zo ja, kan de Staatssecretaris deze adviezen delen met de Kamer en omvatten deze adviezen ook opties zonder gat in de dienstverlening van Eurostar vanuit Amsterdam? Hoe ziet het vervolgproces eruit? Wanneer verwacht de Staatssecretaris de Kamer en Eurostar te kunnen informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden van beveiligd vertrek vanuit Amsterdam? Voor welke datum moet er een beslissing genomen zijn teneinde alle betrokkenen voldoende tijd te geven om deze te implementeren? Op welke manier wordt er in het onderzoek en het vervolg daarop rekening gehouden met de uitvoerbaarheid voor Eurostar?

De leden van de D66-fractie constateren dat op vakantie gaan met een interrailticket zich de afgelopen jaren bewezen heeft als een groot succes. Deze leden zijn zeer positief over het grote animo voor het interrailticket en het gebruik van de internationale treinen voor het bereiken van een vakantiebestemming. Vorig jaar besloot de Nederlandse Spoorwegen (NS) echter om reserveren in internationale treinen verplicht te stellen voor interrailers, wat een grote beperking betekent van deze populaire manier van reizen. Kan de Staatssecretaris inmiddels uitsluiten dat NS opnieuw reserveren verplicht stelt voor internationale treinen in de zomer van 2024? Zo nee, welke actie is zij van plan te ondernemen om dit richting de zomer van 2024 alsnog uit te kunnen sluiten? En kan de Staatssecretaris er bij NS op aandringen dat hier zo snel mogelijk duidelijkheid over komt?

Daarnaast hebben de leden van de D66-fractie nog een aantal losse vragen naar aanleiding van het lezen van de stukken en de recente ontwikkelingen op het gebied van internationaal spoor. Wanneer kunnen deze leden de strategie internationaal spoor verwachten en zal de Staatssecretaris hierin ook een duidelijke ambitie opnemen over welke internationale verbindingen er in de komende jaren opgezet moeten worden en op welke manier er inpassing gevonden zal worden in steden met reeds drukke stations, zoals Amsterdam? Kan de Staatssecretaris al meer duidelijkheid geven over nieuw materieel voor de internationale treinen tussen Amsterdam-Frankfurt en Amsterdam-Berlijn? Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar het eventueel laten doorrijden van de ICE naar Frankfurt richting München? En tot slot vragen deze leden wat de stand van zaken is rondom het doortrekken van de Eurostar van Marne de La Valle naar Bordeaux. Kan de Staatssecretaris aangeven of er uit de gesprekken die zij hierover heeft gevoerd, voldoende animo is gebleken voor het opstarten van een EU-pilot?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie horen graag een stand van zaken over de actuele Duits-Nederlandse onderhandelingen voor TEN-T. Ook horen deze leden graag meer over hoe de Lelylijn deel gaat uitmaken van het Toekomstbeeld OV. Graag horen deze leden tevens de voortgang op het traject Coevorden-Bad Bentheim als onderdeel van de Nedersaksenlijn. Deze leden horen graag van de Staatssecretaris of er al een concrete Nederlandse inzet is. De leden van de CDA-fractie vernemen daarnaast graag hoe alles op alles wordt gezet om de Eurostar te laten rijden vanaf Amsterdam Centraal.

SP-fractie

Treinverbinding Eindhoven-Heerlen-Aken

De leden van de SP-fractie zijn groot voorstander van de komst van een volwaardige intercityverbinding naar Aken vanaf Eindhoven via Heerlen. Inwoners van Limburg hebben het qua ov-voorzieningen bepaald niet getroffen met de voortdurende vertraging en kostenoverschrijdingen voor de verbetering van de Maaslijn. Een inhaalslag voor deze regio is op het gebied van treinvoorzieningen wat deze leden betreft hard nodig, evenals een compensatie vanuit de Rijksoverheid voor de voltooiing van het project Maaslijn. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiernaar? Uitgangspunt voor deze leden is dat een volwaardige intercityverbinding, zodra deze gerealiseerd kan worden, ook deel dient uit te maken van het hoofdrailnet. Deelt de Staatssecretaris deze mening en welke mogelijkheden ziet zij hiertoe gedurende de looptijd van de nieuwe concessie?

Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor

De leden van de SP-fractie zijn blij met het toenemende draagvlak voor het verbeteren van de internationale spoorverbindingen. Steeds meer reizigers en overheden zien de trein voor reizen binnen Europa als een noodzakelijk alternatief voor het vliegtuig. Naast het verbeteren van de grensoverschrijdende infrastructuur en de betaalbaarheid van treintickets moet er nog forse verbetering worden geboekt op het gebied van uniformering van reisinformatie en boekingsmogelijkheden. Deze leden vragen de Staatssecretaris om te reageren op de zorgen die zijn geuit door Rover, de ANVR en de Consumentenbond omtrent de weigering van marktpartijen om mee te werken aan het verbeteren van multimodale zoek- en boekingsystemen. Herkent zij de kritiek van deze organisaties en, zo ja, is zij bereid om aan te dringen op bindende wetgeving op dit gebied?

PvdA- en GroenLinks-fractie

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vragen aandacht voor de sturing van de overheid op het internationale spoor. Op dit moment zijn een aantal belangrijke internationale lijnen opgenomen in de concessie. De Staatssecretaris heeft besloten dat dit vanaf 2025 niet meer het geval is. Alleen de intercity naar Brussel maakt dan nog deel uit van de hoofdrailnetconcessie. Deze leden hebben zorgen hierover. Deze leden vinden dat de overheid voldoende sturingsmogelijkheden moet hebben om het internationale spoorvervoer niet alleen te stimuleren, maar zij zijn van mening dat de overheid ook moet kunnen sturen op frequenties en tarieven. Met de volledige open toegang lijkt dit lastig. Kan de Staatssecretaris zowel praktisch als juridisch uiteenzetten hoe vanaf 2025 precies de dienstregeling voor de lijnen naar Berlijn, Frankfurt, Parijs en Londen tot stand zal komen. En kan zij hierbij ook specifiek ingaan op de vraag

hoe de Staatssecretaris denkt te voorkomen dat wanneer vervoerders in de open toegang zouden besluiten om, bijvoorbeeld in relatief rustige perioden het aantal treinen te verlagen, dit niet betekent dat het aantal treinen dusdanig afneemt dat er geen sprake meer is van een goede dienstregeling en reizigers hierdoor andere vervoersmiddelen moeten zoeken? En wat zijn voor de Staatssecretaris de criteria wanneer zij van plan is om in dergelijke gevallen in te grijpen? Tevens maken deze leden zich hierbij zorgen om de betaalbaarheid. In volledige open toegang zijn er weinig middelen om reizigers zekerheid van betaalbare tickets te geven. Hoe waarborgt de Staatssecretaris, zo vragen deze leden, dat internationale treinen ook vanaf 2025 voor iedereen betaalbaar blijven?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vinden dat het plannen, boeken en betalen van internationale treinreizen eenvoudiger moet én kan. Te vaak lopen reizigers nu nog vast in een woud aan websites en tarieven. Reizigers betalen daardoor vaak te veel, kunnen niet de snelste route boeken of zijn helemaal niet in staat om een reis te boeken. Terwijl we vanwege onze klimaatdoelstellingen reizen per internationale trein juist makkelijker moeten maken. Kan de Staatssecretaris aangeven of zij de EC al op het hart heeft gedrukt het ambitieniveau van de zogenaamde MDMS-wetgeving niet te verlagen? En deelt zij de mening dat het van belang is dat de wetgeving voor de Europese verkiezingen wordt vastgesteld, zodat reizigers snel kunnen profiteren van de verbeteringen? Heeft de Staatssecretaris bij de Commissie hierop aangedrongen? Zo nee, gaat zij dit alsnog spoedig doen? Deze leden vinden het teleurstellend dat de vervoerders hier niet zelf initiatief toe hebben genomen. Deelt de Staatssecretaris de mening dat er sprake is van marktfalen en dat daarom wetgeving snel nodig is?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie hebben over het huidige internationale aanbod nog aantal specifiekere vragen. Zij maken zich zorgen over de betrouwbaarheid hiervan. Deze leden constateren bijvoorbeeld dat de Nightjet van Amsterdam naar Zürich sinds deze zomer regelmatig rijtuigen mist, ondanks dat er meerdere reserverijtuigen zouden moeten zijn. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe vaak dit de afgelopen tijd is voorgekomen, wat hiervan de oorzaak is en hoe dit op korte termijn opgelost gaat worden?

Deze leden constateren ook dat het vaak nog lastig is voor reizigers om tickets te reserveren voor internationale treinen (o.a. de Nightjets naar Zürich en Wenen) voor perioden waarin werkzaamheden plaatsvinden. Soms zijn ook voor de zeer korte termijn data geblokkeerd. Dit betekent dat reizigers – terwijl de treinen wel rijden – alternatieve reismogelijkheden moeten zoeken. Herkent de Staatssecretaris deze problematiek en wat gaat zij doen om in samenspraak met de vervoerders dit op te lossen?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie krijgen signalen dat de stiptheid en de capaciteit op de ICE-lijn Amsterdam-Frankfurt vaak nog te wensen overlaat. Zo vallen er regelmatig ICE-treinen uit, zitten de treinen soms overvol en zijn er regelmatig grote vertragingen. Waarom, zo vragen deze leden, worden er geen reservetreinen ingezet? En wanneer zijn de nieuwe ICE-treinen beschikbaar? Kunnen deze direct volledig worden ingezet, zodra ze toegelaten worden? Wat gaat de Staatssecretaris concreet doen om de situatie op deze lijn te verbeteren? Op het traject tussen Arnhem en Düsseldorf worden, vanwege het derde spoor, regelmatig werkzaamheden uitgevoerd. De stoptrein wordt dan vervangen door bussen en de ICE wordt dan omgeleid via Den Bosch, doet er langer over én rijdt minder vaak. Dit baart deze leden zorgen. Zeker ook omdat volgend jaar (november) de langdurige werkzaamheden aan het derde spoor starten. Deze duren tot zeker mei 2026. Kan de Staatssecretaris, zo vragen deze leden, erop toezien dat ondanks de

omleiding het aantal ritten niet wordt verminderd? Hoe wordt de hinder tijdens de werkzaamheden verkleind? Welke concrete afspraken worden er met de vervoerders gemaakt? En hoe worden reizigers tijdig en proactief geïnformeerd? Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de Kamer hierover regelmatig op de hoogte wordt gehouden, zodat voorkomen wordt dat gedurende deze lange periode van werkzaamheden het treinverkeer naar Duitsland verslechtert? In het verlengde hiervan vragen deze leden of het klopt dat het aantal treinreizigers tussen Nederland en Duitsland de afgelopen jaren fors is toegenomen, maar dat het aantal ICE's niet is uitgebreid. Welke ambities zijn er bij de vervoerders om het aantal ICE's uit te breiden? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het feit dat de ICE's regelmatig zijn volgeboekt? Welke ambities zijn er bij de vervoerders om het aantal ICE's uit te breiden?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie krijgen ook signalen over te beperkte capaciteit bij de Thalys naar Parijs en de Eurostar naar Londen. Beide treinen zijn regelmatig volgeboekt en reizigers zijn dan gedwongen om op andere manieren te reizen. Dit is niet goed voor het vertrouwen in het internationale spoor. Reizigers denken immers steeds vaker: de treinen zullen wel vol zitten, dus we gaan maar een andere manier zoeken. Met name in en rond de weekenden is het vaak heel lastig om aan een reservering te komen. Herkent de Staatssecretaris deze zorgen? En wat gaat zij concreet doen om het aanbod te vergroten?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie merken op dat in de Kamer en bij reizigers al geruime tijd zorgen zijn over de werkzaamheden rondom Amsterdam Centraal en de gevolgen hiervan voor de Eurostar naar Londen. Deze leden vinden het zeer ongewenst dat er nog steeds geen oplossing lijkt te zijn en zij zouden het onacceptabel vinden als de uitkomst is dat de Eurostar langere tijd niet van en naar Nederland kan rijden. Hoe staat het, zo vragen zij, met het vinden van een oplossing en wanneer verwacht de Staatssecretaris de Kamer te informeren over de uitkomsten van de zoektocht?

Tot slot hebben de leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie nog een vraag over de zomermaatregelen op de Benelux-trein. Vanwege de drukte in de zomer is besloten om zogenoemde treinbinding in te voeren, zodat het aantal reizigers per trein beter gereguleerd kon worden. Klopt het dat deze treinbinding na de zomer niet is losgelaten? Zo ja, waarom is de treinbinding nu nog steeds van toepassing? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het feit dat treinbinding nog steeds geen garantie geeft op een zitplaats? Deelt de Staatssecretaris dat het niet wenselijk is dat voor de standaardtickets – de zogenaamde early birdtickets – de beperkende voorwaarden van treinbinding van toepassing zijn? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie zien op het prestatiedashboard van ProRail dat de afgelopen twaalf maanden maar liefst 9.2% van de IC-treinen vanuit Brussel is uitgevallen en Amsterdam daarom nooit bereikt hebben. Daarbovenop lezen deze leden op het dashboard dat de trein van Amsterdam naar Brussel de afgelopen twaalf maanden slechts in 31% (het dashboard laat ook 66% zien, in beide gevallen is de punctualiteit te laag) van de gevallen met minder dan 3 minuten vertraging in Breda arriveerde. Kloppen deze cijfers en maakt de Staatssecretaris zich ook zorgen om de betrouwbaarheid van deze verbinding? Zeker nu reizigers vaker op de dure flexibele tickets zijn aangewezen? Heeft de Staatssecretaris als concessieverlener hierover gesproken met NS en welke maatregelen heeft NS toegezegd om de betrouwbaarheid te vergroten? En welke maatregelen neemt de Staatssecretaris als concessieverlener zelf?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie hebben al vaker hun zorgen geuit over de slechte bereikbaarheid van Duitsland vanuit het noorden van Nederland. De lijn tussen Groningen en Leer is door de aanvaring met de brug over de Eems al vele jaren niet volledig in gebruik en het gaat nog enige tijd duren voor de brug hersteld is. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de gang van zaken tot nu toe? En welke lessen trekt zij hieruit voor de toekomst? Deze leden zijn van mening dat deze lijn in de nabije toekomst stevig versterkt moet worden. Zij vragen de Staatssecretaris daarom hoe het staat met de onderhandelingen om de route Amsterdam-Groningen-Hamburg in een hogere, en bij voorkeur de hoogste, TEN-T-categorie te krijgen. Aan welke Europese corridor zou deze worden toegevoegd? Deze leden begrijpen dat de Staatssecretaris verschillende contacten heeft met Duitse collega's en er ambtelijk contact is geweest met Denemarken over de Lelylijn in internationaal verband. Echter wordt weinig beschreven wat tot op heden de inhoudelijke reacties zijn in deze landen. Kan de Staatssecretaris hier meer over zeggen? Wordt met Duitsland bijvoorbeeld ook besproken om de middelen voor de Kustautobahn A20, waar veel weerstand tegen is (deels) om te zetten in spoorinvesteringen die beter kunnen bijdragen aan het oplossen van de knelpunten? En is de Staatssecretaris ook van plan om met Zweden in gesprek te gaan over het in de toekomst versterken van de verbinding tussen West-Europa en Scandinavië via Noord-Nederland?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie maken zich voor de korte termijn zorgen over het feit dat op de lijn tussen Groningen en Leer de Friesenbrücke na opening slechts 20 minuten per uur beschikbaar is voor treinen en 40 minuten voor scheepvaart. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom dit het geval is en welke beperkingen dit voor het toekomstig uitbreiden van het treinverkeer mogelijk met zich meebrengt?

ChristenUnie-fractie

Lelylijn

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen allereerst naar de stand van zaken rond de triloog-onderhandelingen over het TEN-T-netwerk. Deze onderhandelingen lopen op dit moment en zijn van het allergrootste belang om meer middelen beschikbaar te krijgen voor realisatie van de Lelylijn. Zij vragen de Staatssecretaris uitvoerig in te gaan op de Lelylijn in het geheel van deze onderhandelingen. Zij vragen op welke wijze de Staatssecretaris zich inspant om deze lijn opgenomen te krijgen in het TEN-T-netwerk. Ook vragen deze leden de Staatssecretaris een stand van zaken te delen over het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn. Zij vragen haar met name op welk moment er meer duidelijkheid te geven is over potentiële tracés.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de uitvoering van de motie-Van der Graaf c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 1115). Deze leden vragen de Staatssecretaris naar de wijze waarop zij invulling geeft aan de acties op bonds- en deelstaatsniveau om de Duitse bondsregering te overtuigen van nut en noodzaak van instemming met het opnemen van de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen in het kernnetwerk van TEN-T. Zij vragen naar de invulling van de contacten met ProRail en Deutsche Bahn om de Duitse bondsregering te overtuigen van nut en noodzaak van instemming met het opnemen van de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen in het kernnetwerk van TEN-T.

De leden van de ChristenUnie-fractie verzoeken de Staatssecretaris te bevestigen dat de Lelylijn als onderdeel van de verbinding Amsterdam-Groningen-Hamburg in alle relevante Nederlandse toekomstvisies is

opgenomen, zoals de lopende herziening van het Toekomstbeeld OV, de strategie Internationaal Spoor en de Nota Ruimte.

Eurostar

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn geschrokken van de berichtgeving, voor de zomer, over een eventueel verdwijnen van de Eurostar-treinverbinding tussen Londen en Amsterdam. Zij roepen de Staatssecretaris opnieuw op alles op alles te zetten om deze verbinding te behouden. Zij vragen haar zo spoedig mogelijk duidelijkheid te geven over de vertrek mogelijkheden van de Eurostar op Amsterdam Centraal. Zij vragen of het ingeschakelde onafhankelijke onderzoeksbureau SMA inmiddels een rapport heeft opgeleverd. Deze leden vragen dit de Kamer zo spoedig mogelijk toe te zenden. Zij vragen de Staatssecretaris te bevestigen dat er varianten zijn waarbij de Eurostar inderdaad ook na juni 2024 vanaf Amsterdam Centraal kan vertrekken. Zij vragen haar welke bezwaren hierover nog bestaan en op welke wijze deze weg te nemen zijn. Zij vragen de Staatssecretaris ook te expliciteren voor welke dilemma's zij zich in deze kwestie gesteld weet. Zij vragen haar alle relevante partijen, waaronder de gemeente Amsterdam, NS en ProRail, te doordringen van het allergrootste belang van het behouden van deze verbinding op Amsterdam Centraal. Zij vragen de Staatssecretaris te bevestigen dat het hervatten van de verbinding Amsterdam-Londen op Amsterdam Centraal niet zomaar te verwezenlijken is. Zij vragen hoe zij hierover het gesprek voert met Eurostar.

Verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de uitvoering van de motie-Van der Graaf (Kamerstuk 29 984, nr. 1116). Zij vragen of de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg inmiddels is toegevoegd aan de Actieagenda Trein en luchtvaart. Zij vragen wanneer deze geactualiseerde actieagenda zal worden gepubliceerd. Zij vragen de Staatssecretaris op dat moment de gehele actieagenda te actualiseren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris de overleggen over mobiliteit met Nedersaksen en Sleeswijk-Holstein (en eventueel Scandinavië) structureel kan borgen in reguliere overleggen door het ministerie, net zoals dat voor de Duitse deelstaten als Noordrijn-Westfalen en Midden- en Zuid-Nederland gebeurt.

Verbinding Coevorden-Bad Bentheim

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de verbinding Coevorden-Bad Bentheim, waarvoor Nederland en Duitsland in 2022 een intentieverklaring hebben getekend om één trein per uur tussen beide plaatsen te laten rijden. Deze leden vragen de Staatssecretaris te bevestigen dat de planning aan de Duitse zijde voorziet in de aanbesteding van de realisatiewerkzaamheden aan Duitse zijde in 2023 en start van de realisatie in het voorjaar van 2024. Deze leden vragen te bevestigen dat een belangrijke voorwaarde voor deze planning is dat er zeer binnenkort zekerheid komt over de bekostiging van de werkzaamheden aan Nederlandse zijde. Zij vragen de Staatssecretaris of het klopt dat haar ministerie in het bestuurlijk overleg (BO) MIRT van 2020 een bijdrage van 10 miljoen euro heeft toegezegd, waardoor nog een tekort resteert van ca. 5 miljoen. Zij vragen de Staatssecretaris toe te zeggen zo spoedig mogelijk een oplossing te vinden om de resterende benodigde dekking voor aanpassing van de hoofdspoorweginfrastructuur van ProRail in Coevorden te realiseren, zodat het project hierdoor geen vertraging ondervindt.

Verbinding Eindhoven-Aken

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de intercitydienst tussen Eindhoven en Aken, die is opgenomen in de hoofdrailnetconcessie. Zij constateren dat de voorgestelde verbinding stopt bij Eindhoven en geen rechtstreekse verbinding met de Randstad vormt. Zij vragen waarom hiervoor is gekozen. Zij vragen op welke termijn deze verbinding zonder overstap gerealiseerd kan worden en wat daarvoor nodig is. Tevens constateren deze leden dat in de hoofdrailnetconcessie randvoorwaarden zijn opgenomen die een ontsnappingsmogelijkheid zouden kunnen bieden om niet tot realisatie over te gaan. Zij vragen of het mogelijk is om een realisatiedatum met verplichting op te nemen of hierover afspraken met de NS te maken.

Overig

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de stand van zaken rond de Strategie Internationaal Spoor en verzoeken de Staatssecretaris deze zo spoedig mogelijk met de Kamer te delen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke partijen en Europese lidstaten deelgenomen hebben aan de workshop over nachttreinen, georganiseerd in het kader van het Platform International Rail Passenger Transport (IRP). Zij vragen het verslag van deze bijeenkomst met de Kamer te delen. Zij vragen de Staatssecretaris of zij zich wil inzetten als trekker op dit thema binnen de Europese Unie. Zij vragen welke vervolgacties hieraan gegeven worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de werkzaamheden van ProRail aan een aantal infrastructurele verbeteringen voor de IC Berlijn, onder meer rond station Oldenzaal. Zij vragen of de krappe planning is behaald.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de tijdelijke snelheidsbeperking op de HSL-Zuid ter hoogte van het viaduct Zuidweg in Rijpwetering. Zij vernemen dat dit heeft geleid tot een score onder de bodemwaarde voor de KPI's op dit traject. Zij vragen welk perspectief er is op opschorting van deze snelheidsbeperking, welke maatregelen hiervoor nodig zijn, en hoe de Staatssecretaris de infrastructuurbeheerder hiertoe aanzet. Zij vragen haar de benodigde ingrijpende herstelmaatregelen aan het viaduct in kaart te brengen en de Kamer hierover te informeren.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie merken op dat de personenspoorlijn Antwerpen-Hamont-Weert door elektrificatie van het traject Weert-Hamont op de agenda had moeten staan van het schriftelijk overleg Internationaal spoor. Blijkens de brief Ontwikkelingen internationaal personenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 1124) zou de Staatssecretaris de Kamer informeren, zodra de definitieve resultaten bekend zijn.

De leden van de BBB-fractie merken op dat er momenteel een studie voorligt waarin de Belgische personentrein door kan rijden naar Weert met een geringere investering. Het bestuurlijk overleg van het ministerie met de provincie Limburg en de gemeente Weert heeft geresulteerd in instemming met het studieresultaat en het ambtelijk streven was om de resultaten voor 5 oktober aan te bieden. Echter is dit niet gebeurd en is er in de convocatie niets terug te lezen hierover. Daarmee dreigt stilstand voor wat betreft de Kamer, hoewel er, naar deze leden hebben begrepen, wel vervolgacties zijn voorzien teneinde dit project klaar te leggen voor

een volgend kabinet. Wanneer kan de Kamer beschikken over de MKO-studie en welke vervolgstappen volgen er op basis van de studieresultaten en het bestuurlijk overleg?

II Reactie van de bewindspersoon