Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2022–2023

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1122

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 7 juli 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 8 juni 2023 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 december 2022 inzake beantwoording vragen commissie over de zeventiende voortgangsrapportage European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 86);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2022 inzake Vervoerplan NS 2023 en addendum op het Beheerplan ProRail 2023 maatregelen tegen hoge uitval in het treinvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 1078);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 januari 2023 inzake voorzieningen spooremplacementen nabij haven Rotterdam (Kamerstuk 29 893, nr. 260);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 januari 2023 inzake Minder Hinderpakket en wijziging Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor (Kamerstukken 34 244 en 29 984, nr. 5);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 januari 2023 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van RailGood mede namens andere belangenorganisaties over de door ProRail aangekondigde prijsstijging voor het gebruik van het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 1081);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 februari 2023 inzake BCG-review naar integrale aanpak personeelstekort NS (Kamerstuk 29 984, nr. 1089);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 februari 2023 inzake Stationsagenda – Visie voor 2040 (Kamerstukken 29 984 en 23 645, nr. 1088);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 februari 2023 inzake beantwoording vragen commissie over het Vervoerplan NS 2023 en addendum op het Beheerplan ProRail 2023 maatregelen tegen hoge uitval in het treinvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 1078) (Kamerstuk 29 984, nr. 1092);**

kst-29984-1122
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 februari 2023 inzake opvolging moties internationale verbindingen in HRN-concessie per 2025 (Kamerstuk 29 984, nr. 1090);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 maart 2023 inzake uitkomst bezwaar ProRail bij bezwaarcommissie met betrekking tot kwartsstof (Kamerstukken 25 883 en 29 984, nr. 457);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 maart 2023 inzake terugkoppeling conferentie Bereikbaarheid voor iedereen (Kamerstuk 31 305, nr. 397);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 maart 2023 inzake stremmingen treinverkeer door dassen (Kamerstukken 29 984 en 23 645, nr. 1094);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 maart 2023 inzake achtste voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer over de tweede helft van 2022 (Kamerstuk 32 404, nr. 117);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 april 2023 inzake afschrift beantwoording vier burgemeesters naar aanleiding van een ingezonden brief in de Volkskrant over het vervoer van chemische stoffen (Kamerstuk 30 373, nr. 76);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 april 2023 inzake achttiende voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 88);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 april 2023 inzake treinongeval bij Voorschoten op dinsdag 4 april 2023 (Kamerstuk 29 893, nr. 261);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 april 2023 inzake visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer (Kamerstukken 29 984 en 34 244, nr. 1095);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2023 inzake voortgang introductie Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) op de hsl (Kamerstuk 29 984, nr. 1097);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 mei 2023 inzake ontwikkelingen op het gebied van spoorveiligheid in aanloop naar het commissiedebat Spoor (Kamerstuk 29 893, nr. 262);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 mei 2023 inzake beantwoording vragen commissie over de achtste voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer over de tweede helft van 2022 (Kamerstuk 32 404, nr. 117) (Kamerstuk 32 404, nr. 118);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2023 inzake beantwoording vragen commissie over de achttiende voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 88) (Kamerstuk 33 652, nr. 89);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juni 2023 inzake beveiligd vertrek treinen naar Verenigd Koninkrijk (Kamerstuk 29 984, nr. 1104);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juni 2023 inzake antwoorden op vragen commissie over de visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 1095) (Kamerstuk 29 984, nr. 1101);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juni 2023 inzake beveiligd vertrek treinen naar Verenigd Koninkrijk (Kamerstuk 29 984, nr. 1105);**

– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juni 2023 inzake participatie in het kader van spoorgoederenvervoer (Kamerstukken 29 984 en 34 244, nr. 1107);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juni 2023 inzake IT-storing ProRail-verkeersleidingpost Amsterdam (Kamerstuk 29 984, nr. 1106).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Wiendels

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bouchallikh, Boutkan, Van Ginneken, Van der Graaf, Graus, Krul, Madlener en Minhas,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.00 uur.

De **voorzitter**:
Goedemorgen. Van harte welkom allemaal bij dit commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het gaat vandaag over het spoor. Ik heet allereerst de mensen op de publieke tribune van harte welkom en ook de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal. Ik heet ook de Staatssecretaris en haar team en de leden der Staten-Generaal van harte welkom. Ik stel voor om vier interrupties en een spreektijd van maximaal vijf minuten te hanteren. We beginnen vandaag iets anders dan normaal, want er komen eerst twee rapporteurs aan het woord. Allereerst gaat mevrouw Van Ginneken het als rapporteur hebben over PHS, Programma Hoogfrequent Spoor. Daarna gaat meneer Minhas het over ETRMS hebben. Ik zei ERTMS, meneer Minhas. O, sorry. Dan zei ik het verkeerd. Nu begint de bemoeizin al. Maar het is een Europees spoorveiligheidssysteem en beiden krijgen na hun verhaal eerst nog een reactie van de Staatssecretaris. We beginnen allereerst met rapporteur Van Ginneken over PHS. Alstublieft.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dank, voorzitter. ERTMS is ook een lastige afkorting. Ik heb er lang op moeten oefenen. Ik ben samen met collega Minhas rapporteur op dat onderwerp. Hij zal daarover spreken. Ik spreek over PHS, waar ik ook rapporteur voor ben namens de hele commissie. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is een belangrijk programma voor de toekomst van het reizigers- en goederenvervoer in Nederland. Namens de commissie Infrastructuur en Waterstaat wil ik als rapporteur van dit grote project, zoals we dat noemen, graag mijn inbreng leveren in dit debat. Ik dank de Staatssecretaris, haar team en alle andere betrokkenen voor de voortgangsrapportage. Ik dank ook de Auditdienst Rijk voor hun accountantsrapport. Ik ga namens de commissie nog een aantal vragen stellen.
Ten eerste heeft het kabinet eerder aangegeven dat de aanleg van een deel van de infrastructuur door stikstofproblemen voorlopig tot stilstand komt. De Staatssecretaris schrijft nu dat dit maar beperkt invloed heeft op PHS, terwijl het programma toch echt aanleg of aanpassing van de infrastructuur bevat. Ook heeft ProRail recent opgeroepen tot een uitzonderingspositie voor spoorwerkzaamheden. Kan de Staatssecretaris uitleggen hoe dat precies zit? Bij welk project dreigt wel of niet vertraging door stikstof? Kan de Staatssecretaris toezeggen de Kamer te informeren over de effecten, waaronder de kosten en eventuele vertragingseffecten, van het verplicht gebruikmaken van kwartsloze ballast in het geval ProRail de beroepszaak hierover verliest? Ik neem deze vragen even mee omdat die raken aan de vorige vraag.
Voor de actualisatie van de verwachte reizigersaantallen voor PHS verwijst de Staatssecretaris naar de Integrale Mobiliteitsanalyse 2025. Maar de Staatssecretaris moet op korte termijn al scherpe keuzes maken. Hoe voorkomt ze dat ze dat op basis van verouderde cijfers moet doen?
Voorzitter. Dan ga ik naar Delft-Schiedam. Daar speelt problematiek rondom de baanstabiliteit. De Staatssecretaris onderzoekt deze nu ook voor andere corridors. Wanneer wordt hier meer over bekend en welke budgettaire planningsrisico's horen daarbij? Verwacht de Staatssecretaris ook op andere corridors tijdelijke oplossingen nodig te hebben, zoals

aangekondigd voor Delft-Schiedam? De Staatssecretaris schreef ergens over een resterend budget voor zulke maatregelen. Om wat voor bedrag gaat dat dan?
De Staatssecretaris schrijft ook dat versoberingen geen goede optie meer zijn voor de PHS-projecten Alkmaar-Amsterdam en Meteren-Boxtel. Waar zit, in verband met de overschrijdingen van het budget, binnen PHS nog wel ruimte voor eventuele versoberingen? Kan de Staatssecretaris toelichten waarom ze zegt dat het potentieel tekort niet is toe te wijzen aan specifieke trajecten, terwijl de voortgangsrapportage juist wel Alkmaar-Amsterdam en Meteren-Boxtel expliciet vermeldt als verklaring voor de toename van het tekort? Ik probeer een beetje te snappen hoe die toerekening tot stand is gekomen.
De complexe en langdurige planning van PHS kan leiden tot tegenvallers. Eurostar is daar een pijnlijk voorbeeld van. Ik neem aan dat we daar zo meteen in de fractie-inbrengen ook nog over zullen spreken. Kan de Staatssecretaris aangeven of er vergelijkbare PHS-projecten zijn waar de planning enorm nauw luistert en waar tegenvallers grote gevolgen kunnen hebben? Ik denk dan bijvoorbeeld aan het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Dat noemen we ook wel SAAL. De Staatssecretaris schrijft dat het niet zeker is dat de invoering van extra sprinters en intercity's daar gerealiseerd wordt. Concreet vraag ik: voor welke corridors en voor hoeveel tracébesluiten zijn versoberingen nog denkbaar als gevolg van budgetonzekerheid?
Dat waren de vragen van de commissie, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Dank voor al uw werk als rapporteur. Dat kan ik namens de hele commissie zeggen. Ik geef nu allereerst het woord aan de Staatssecretaris voor een reactie hierop. Alstublieft.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dank u wel, voorzitter. Van mijn kant en vanuit het team veel dank aan de rapporteur voor het werk dat allemaal is gedaan. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer werkt aan meer treinen en comfort voor reizigers en aan ruimte voor het goederenvervoer. Bij Delft wordt gewerkt aan de extra tunnelbuizen en meer sporen, en in Ede krijgt het nieuwe station vorm. Het dak zit er ook al voor de helft op. De werkzaamheden in Vught en Amsterdam staan op het punt om te beginnen. Meer dan 85% van het programma bevindt zich in de uitvoeringsfase of is afgerond. We doen dat natuurlijk allemaal voor de reiziger. In 2017 is de eerste tienminutentrein tussen Amsterdam en Eindhoven gaan rijden. Eind dit jaar rijden de tienminutentreinen tussen Rotterdam en Arnhem weer via Schiphol.
Voorzitter. De rapporteur heeft mij enkele vragen gesteld. Daar wil ik graag even op ingaan. Allereerst vraagt ze waarom PHS weinig last heeft van stikstofproblemen en ProRail toch om een uitzondering vraagt. Anders dan bij wegen geldt dat je bij gebruik van het spoor geen last hebt van de positie van stikstof. Daarnaast zijn voor een groot deel van de PHS-projecten de stikstofeffecten reeds onderdeel van het tracébesluit of van de vergunning. De lopende en geplande PHS-projecten op het spoor kunnen dus doorgaan. Het spoor zorgt voor duurzaam vervoer met minder uitstoot van stikstof en CO_2. De situatie is dus wel anders voor projecten met dieseltreinen of voor uitstoot van te veel stikstof tijdens de bouwfase. Daarvoor onderzoekt ProRail per project of en onder welke voorwaarden een stikstofvergunning verkregen kan worden. Bij het aanpassen van het lokale wegennet kunnen stikstofeffecten optreden wanneer de auto's andere routes gaan rijden. Dat gebeurt bijvoorbeeld bij de aanleg van een tunnel om overwegen te kunnen sluiten. Specifiek bij de aanpak van overwegen in Boxtel dreigt daardoor vertraging. In de aankomende technische briefing door Rijkswaterstaat en ProRail kunnen

ze meer over dat soort specifieke situaties zeggen en ook over hoe ze proberen bij dit soort gevallen, gegeven de bestaande regels, toch projecten uit te voeren.
Dan vroeg mevrouw Van Ginneken nog of ik kan toezeggen de Kamer te informeren over de effecten van het verplicht gebruikmaken van kwartsloze ballast. Natuurlijk zal ik de Kamer via de voortgangsrapportage informeren over wanneer het verplicht gebruik van kwartsloze ballast effecten heeft voor de planning of de kosten bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De impact zal natuurlijk afhangen van de uitspraak die de rechter gaat doen. Daar kan ik nu nog niet op vooruitlopen. De microfoon zingt een beetje, hoor ik. Ik weet niet of de rest daar ook last van heeft?

De **voorzitter**:
Wij horen dat niet. U hoort het ook, zegt u? Dan ligt het misschien aan de akoestiek aan jullie kant. Ik hoor hier in ieder geval niets.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik wilde even checken of het niet hinderlijk was.

De **voorzitter**:
We hebben ook niks tegen een zingende Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
In dit geval denk ik dat u daar wel iets tegen zou hebben, voorzitter. Dan ga ik verder met vraag drie. Mevrouw Van Ginneken constateert dat ik op korte termijn scherpe keuzes moet maken en vraagt hoe ik voorkom dat er op basis van verouderde cijfers keuzes worden gemaakt. Meer treinen op de PHS-corridors zijn nodig om de verwachte reizigersaantallen te kunnen opvangen. Het veranderende reizigersgedrag sinds covid zorgt voor een vertraging van die groei. Op de lange termijn zetten de bevolkingsgroei en verstedelijking natuurlijk door. Daardoor zal ook het aantal reizigers verder toenemen. De PHS-corridors zijn de basis voor de doorontwikkeling naar een Toekomstbeeld Openbaar Vervoer en voor het ontsluiten van de voorziene woningbouwlocaties. Het versoberen van PHS is vanuit de verwachte mobiliteitsontwikkeling dan ook te ontraden.
Dan was er nog een vraag over wanneer meer bekend wordt over baanstabiliteit en welke budgettaire risico's en planningsrisico's daarbij horen. In het kader van de woningbouwontwikkeling heb ik 585 miljoen euro gereserveerd voor enkele corridors waarmee ik onder andere de baanstabiliteit wil veiligstellen. Het meest uitgewerkt zijn baanmaatregelen op het traject Delft Campus-Schiedam. Na de zomer wordt gestart met een verkenning op aanvullende corridors. Daarbij zoek ik naar kosteneffectieve maatregelen. Dat kan bijvoorbeeld ook een snelheidsverlaging zijn. Hoeveel middelen beschikbaar zijn voor baanstabiliteit en hoeveel voor bijvoorbeeld geluidsmaatregelen is nu nog onduidelijk. Ik zal de Kamer natuurlijk wel over de ontwikkelingen daarvan blijven informeren.
Dan werd nog gevraagd waar binnen PHS ruimte zit voor versoberingen. In het verlengde daarvan werd gevraagd voor welke corridors en voor hoeveel tracébesluiten versoberingen denkbaar zijn als gevolg van budgetonzekerheid? Het potentieel tekort is sinds de start van het programma ontstaan uit verschillende mee- en tegenvallers. Er is niet één corridor als tegenvaller aan te wijzen. De corridors Alkmaar-Amsterdam en Meteren-Boxtel kenden in 2022 kostenstijgingen. Op het versoberen van onderdelen binnen de corridors is al veel inspanning geleverd en ik verwacht niet dat dat nog veel zal opleveren. Een grote versobering van bijvoorbeeld een corridor is in deze fase van de uitvoering van het programma ingewikkeld en heeft ook grote effecten op de mobiliteitsopgaven.

Dan werd nog gevraagd of ik kan aangeven of er vergelijkbare complexe en langdurige deelprojecten zijn, zoals Eurostar, waar de planning enorm nauw luistert en waar tegenvallers grote gevolgen kunnen hebben. Als voorbeeld werd het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, oftewel SAAL, genoemd, dat onzeker is. De huidige Eurostarterminal kan niet langer gebruikt worden vanwege de complexe verbouwing van Amsterdam Centraal. We zullen daar ongetwijfeld zo meteen tijdens het debat ook nog op ingaan. De grootschalige verbouwing van een druk station midden in de stad terwijl de winkel openblijft, is een enorme uitdaging. Eigenlijk is alleen project-Zuidas door zijn omvang, complexiteit en dwarsverbanden daarmee te vergelijken. De verbouwingen van stations Nijmegen en Ede kennen ook wel uitdagingen, maar die hebben echt een ander netwerkbelang.
U geeft aan dat het SAAL-project onzeker is, maar ik schreef eerder dat de planning van extra treinen tussen Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad – dat is SAAL – onder druk staat. De introductie van extra treinen op die corridor in samenhang met de implementatie van ERTMS is complex. De invoering staat niet ter discussie. Dat wil ik wel even nadrukkelijk laten weten.
Dan de afsluiting, voorzitter. Ik wil de rapporteur nogmaals bedanken voor haar inzet op dit belangrijke dossier. Ik blijf sturen op de beheersbaarheid van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Inflatie en schaarste van arbeid en materieel hebben allebei impact op de voortgang en de financiën. Ik verwacht de Kamer in de volgende voortgangsrapportage verder te informeren over de effecten van de prijsstijgingen en de keuzes die ik daarin wil gaan maken. Er moet nog veel gebeuren. Dat vraagt wat van reizigers. Dat vraagt iets van omwonenden. Dat vraagt iets van vervoerders. ProRail zet zorgvuldig in op communicatie en op beperking van de hinder. Al met al zie ik een programma met een goede voortgang, ondanks alle uitdagingen die erbij komen kijken. Ik heb vertrouwen in de verdere uitvoering van het programma.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw reactie en beantwoording, mevrouw de Staatssecretaris. Mevrouw Van Ginneken wil daar vast graag nog even op reageren. Aan u het woord, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dank aan de Minister voor haar beantwoording. Voordat ik het vergeet te zeggen, wil ik nog even vermelden dat ik mijn werk als rapporteur alleen maar kan doen dankzij de fantastische ondersteuning vanuit onze commissiestaf, dus ook dank in die richting. De Staatssecretaris heeft op veel vragen geruststellende antwoorden gegeven. Ik heb haar ook horen zeggen dat, als het gaat over die baanstabiliteit en de inventarisatie van andere corridors, de inventarisatie na de zomer gaat starten. De conclusies daarvan zijn nog onduidelijk, maar kan de Staatssecretaris aangeven wanneer we daar iets over horen? Is dat in de eerstvolgende voortgangsrapportage over PHS of die daarna?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat zal bij de voortgangsrapportage in het voorjaar van 2024 zijn.

De **voorzitter**:
Akkoord. Dan gaan we nu naar rapporteur Minhas. Hij is van de VVD. Mevrouw Van Ginneken is uiteraard van D66. De heer Minhas is rapporteur van het verhaal «ERTMS». Heeft u het gehoord, meneer Minhas? Dat is het Europese spoorveiligheidssysteem. Aan u het woord. Alstublieft.

De heer **Minhas** (VVD):
Uiteraard heb ik mijn rol als rapporteur als onafhankelijk lid, los van partijkleur, geprobeerd uit te voeren samen met mijn collega Van Ginneken. Het kabinet werkt aan de implementatie van ERTMS, met de nadruk op E-R-T-M-S, met als doel het spoor veiliger, betrouwbaarder en sneller te maken. Als vaste Kamercommissie I&W vinden wij het belangrijk goed geïnformeerd te zijn over de voortgang van dit project. Er zijn namelijk aanzienlijke investeringen mee gemoeid. In maart van dit jaar ben ik samen met collega Van Ginneken als rapporteur gestart, uiteraard met dank aan deze Kamercommissie, want die heeft ons daartoe benoemd. Ik wil graag namens mijn collega-rapporteur en de commissie onze inbreng leveren in dit debat. Om te beginnen wil ik de Staatssecretaris bedanken voor de voortgangsrapportage en uiteraard ook de Auditdienst Rijk voor het accountantsrapport dat erbij zat. Uiteraard dank voor de beantwoording van de schriftelijke vragen die door de commissie zijn gesteld.
We hebben enkele vervolgvragen. Om te beginnen wordt als verklaring van de aanzienlijke stijging in kosten door de Staatssecretaris gesproken over beter inzicht in de complexiteit van de opgave. De Staatssecretaris geeft ook aan dat de eerste aanbestedingen een groot aantal verrassingen opleverden met significante impact op het programma. Ik wil de Staatssecretaris nogmaals vragen of deze zaken echt niet eerder te voorzien waren.
De tweede vraag gaat over de situatie binnen de stuurgroep ERTMS en MT Railfreight. U had eerder in uw voortgangsrapportage gemeld dat DB Cargo zich had teruggetrokken. Kunt u aangeven hoe de onderlinge samenwerking momenteel is verbeterd?
Voorzitter. Verder zijn we benieuwd hoe de ervaringen met de implementatie van ERTMS in andere landen ons de komende jaren verder kunnen helpen om de onzekerheden in het Nederlandse programma verder te verminderen. Ook somt de Staatssecretaris een aantal risico's op over het afronden van de uitrol van ERTMS na 2050. Kan de Staatssecretaris aangeven welke conclusies zij daaruit trekt en welke mitigerende maatregelen zij daarvoor gaat treffen?
Tot slot. De Staatssecretaris begrijpt de risico's van het optreden van detectieverlies bij overwegen op het traject Rhenen-De Haar. Er wordt daar gesproken over een potentieel gevaarlijke situatie. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat deze situatie ook is aangemerkt als een risico? Kan ze ook aangeven hoe groot dat risico is en hoe groot dat risico in de toekomst voor het project ERTMS is?
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Minhas. Ik dank u, ook namens de commissie, voor uw inzet hiervoor. Dat vergt altijd veel extra inzet. En uiteraard rapporteert u niet namens de VVD, maar ik wilde wel even aan de mensen thuis laten weten van welke partij u lid bent. Mevrouw de Staatssecretaris, aan u het woord voor een reactie en de beantwoording.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dank u wel, voorzitter. Ook ik wil u, en ook de mensen daarachter, hartelijk bedanken voor uw inzet op dit belangrijke dossier. Het is fijn dat die rol weer ingevuld is. Het geeft me de gelegenheid om over zo'n belangrijk, maar ook complex dossier als ERTMS te praten en daarover met de Kamer in gesprek te gaan. Ik ben op dit moment in afwachting van een second opinion. Die wordt voor de zomer afgerond. Bij de voortgangsrapportage dit najaar kan ik u daarover naar verwachting nader informeren. In de tussentijd gaat het werk natuurlijk door en blijft de hele sector zich onverminderd inzetten. De uitrol van ERTMS is namelijk een enorme klus. Ik heb eerder gemeld dat een hoger bedrag en een langere tijd nodig zijn

voor de implementatie. Ik ben bezig met het doorgronden van de tegenvallers. Ze tonen aan dat er een kritische blik nodig is op de huidige aanpak. Daarom loopt er nu ook een second opinion. Daarbij staat ook de vraag centraal hoe tot een efficiëntere en robuustere aanpak te komen. Gelet op het ontwikkelkarakter van het programma heeft het meer onzekerheden in zich dan een normaal programma. Het is belangrijk dat goed te beseffen en de opgave van ERTMS in die context te plaatsen. De rapporteurs hebben een aantal vragen gesteld die ik graag wil beantwoorden.
Er wordt nogmaals gevraagd of ik de complexiteit van de opgave en de resultaten van de eerste aanbestedingen echt niet eerder had kunnen voorzien. Tijdens de planstudie van 2014 tot 2019 is een kostenraming opgesteld met de beste inzichten van toen. Daar zijn ook audits op uitgevoerd. Die plannen waren er op hoofdlijnen. Veel was nog niet bekend of nog niet getoetst bij de markt. De tientallen projecten die sinds het kabinetsbesluit in 2019 zijn opgestart, hebben veel meer inzicht gegeven. Er is überhaupt sindsdien heel veel gebeurd, zoals corona, de krapte op de arbeidsmarkt en bij leveranciers. In de afgelopen voortgangsrapportages was al te zien dat de financiële risico's telkens toenamen. We konden een kostenstijging dus wel aan zien komen, maar de precieze omvang ervan nog niet. In de nieuwe raming is een post voor onvoorziene gebeurtenissen geraamd van 750 miljoen euro.
Dan wordt er gevraagd wat momenteel de situatie in de stuurgroep ERTMS en MT Railfreight is, gezien de eerdere terugtrekking van DB Cargo. Ik ben heel blij dat DB Cargo sinds dit voorjaar weer deelneemt aan de stuurgroep ERTMS en ook in het MT Railfreight terugkeert. Bij de opgave waar we voor staan, hebben we alle sectorpartijen heel hard nodig. De programmadirectie ERTMS kijkt samen met de spoorgoederenvervoerders hoe de samenwerking nog beter kan. Concreet gaat het dan bijvoorbeeld om het verminderen van administratieve lasten. Ook blijven de kostenstijgingen door ERTMS en de financieringen ervan een vraagstuk. Ik betrek dat samen met de motie-Minhas bij de uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederen. Het zal de rapporteur vast deugd doen om dat te horen.
Dan is er nog gevraagd hoe de ervaring in andere landen ons nu en ook in de komende jaren kan helpen met de implementatie van ERTMS. Ik vind het heel belangrijk dat we kijken naar andere landen en daar ook van leren, hoewel ik me realiseer dat de aanpak per land heel erg verschilt. Voor de second opinion die nu loopt is ook een team van buitenlandse experts gevraagd die al veel ervaring heeft opgedaan met ERTMS. De programmadirectie ERTMS heeft daarnaast regelmatig contact met andere landen om ontwikkelingen daar te bespreken. Specifiek met Duitsland wordt bijvoorbeeld nauw samengewerkt op diverse thema's, zoals het op elkaar afstemmen van de operationele processen.
Dan werd nog gevraagd welke conclusies ik trek en welke mitigerende maatregelen ik neem naar aanleiding van de risico's die ik signaleer bij het afronden van de landelijke uitrol na 2050. We zullen het huidige treinbeveiligingssysteem landelijk door ERTMS vervangen en dus niet alleen de baanvakken tot en met 2030. Alle betrokken partijen geven aan dat het zaak is simpel te starten om te leren en om daarna pas te versnellen. Om te kunnen versnellen moeten we anders gaan werken in de sector. De programmadirectie ERTMS onderzoekt nu hoe dat kan, bijvoorbeeld door werkzaamheden landelijk uit te voeren en niet per baanvak. Bij de second opinion wordt ook de aanpak van de uitrol zelf bekeken. Uiteraard wordt ook de Kamer daarover geïnformeerd.
Dan werd nog gevraagd naar het optreden van detectieverlies bij overwegen op het traject Rhenen-De Haar, of dat aangemerkt is als risico en hoe groot dat risico nu en in de toekomst is met ERTMS. Moderne treinen worden soms minder goed gedetecteerd. Dat merk je vooral in de herfst bij bladeren op het spoor. Detectie is belangrijk, bijvoorbeeld voor

het op tijd sluiten van de overwegen als er een trein aankomt. Het verlies van detectie is een algemeen risico van ProRail waar maatregelen voor zijn genomen. Nieuwe treinen met ERTMS, zoals de nieuwe generatie sprinters, kunnen daarom niet zomaar overal rijden. Dat is nu het geval bij Rhenen-De Haar, waar dat detectieverlies kan optreden. Het programma ERTMS heeft tijd nodig zodat die treinen daar wel kunnen rijden. Zo kan de NS voldoende machinisten ervaring laten opdoen, ook met ERTMS. ProRail neemt daarom op korte termijn extra maatregelen, zodat die specifieke treinen wel veilig ingezet kunnen worden en het ervaringsrijden met ERTMS door kan gaan. Als een baanvak ERTMS en assentellers heeft, dan zal dat detectieverlies ook niet meer spelen.
Dat was mijn reactie op de rapporteur.

De heer **Minhas** (VVD):
Hartelijk dank voor deze zorgvuldige beantwoording. De commissie heeft ook gelezen dat er een second opinion komt in het najaar. De commissie adviseerde ook om de second opinion af te wachten en vervolgens nader te beschouwen hoe dit project verder vervolg krijgt in de toekomst.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Minhas. Dan beginnen we met dit commissiedebat. Dan gaan we naar Minhas die nu echt namens de VVD, de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie, het woord gaat voeren. Alstublieft.

De heer **Minhas** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. We debatteren vandaag over onze spoorwegen en dat hadden we eigenlijk geen dag later moeten doen. Een spoor verbindt onze steden en onze dorpen, en de Randstad met de regio, maar houdt Nederland bovenal draaiende. Als alles goed gaat, brengt de internationale trein de Nederlanders ook nog op hun vakantiebestemming.
Voorzitter. Er is de laatste tijd heel veel gebeurd op ons spoor. Daarom is het goed dat we er hier met elkaar over praten. We maken ons als VVD best wel zorgen over de toekomst van ons spoornetwerk, maar ook over de spoorveiligheid, de veiligheid van de reizigers en in het bijzonder de veiligheid van het ov-personeel. Die sociale veiligheid vinden we echt een uitdaging. Er gaat geen dag voorbij waarbij er geen veiligheidsincidenten optreden in de trein. De NS meldde er vorig jaar alleen al 1.000. Dat vinden we onacceptabel. Veiligheid is belangrijk en moet vooropstaan en geweld tegen ov-personeel is onacceptabel. De vakbond voor machinisten en conducteurs heeft vorige week opnieuw de noodklok geluid en ze zeggen ook dat voor hen de maat vol is. En voor de VVD is de maat ook vol. De sector schreeuwt om stevige maatregelen en ik wil dat de Staatssecretaris die maatregelen ook daadwerkelijk neemt. Ik wil de Staatssecretaris daarom oproepen om het ov-personeel te beschermen tegen de agressie. Mijn vraag is welke instrumenten zij denkt in te kunnen zetten om escalatie te voorkomen voor het ov-personeel en handhaving te verbeteren. Welke mogelijkheden ziet ze daartoe?
Voorzitter. Een van de dingen die ook speelt, is het identificeren van reizigers door boa's, het veiligheidspersoneel van de NS. Er wordt gewerkt aan toegang tot een RDW-register, de boa-app. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: kunt u bevestigen dat die app eind van dit jaar ook operationeel is, dus dat hij gebruikt kan worden?
Volgens mij is het ook belangrijk dat we lik-op-stukbeleid toepassen bij idioten die zich misdragen in ons openbaar vervoer.
Voorzitter. De pilots voor een regionaal ov-reisverbod waren helaas al gestopt voordat ze daadwerkelijk van start zijn gegaan. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: hoe kijkt zij daartegen aan? Hoe kijkt zij aan tegen een ov-reisverbod voor mensen die zich misdragen in ons openbaar vervoer?

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van meneer Madlener van de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, want ik vind het verhaal van de VVD tenenkrommend. U zult wel denken waarom ik dat vind, want hij probeert stevig te zijn. Als eerste probeert de PVV al jaren de ov-spoorpolitie terug te krijgen. Daar krijgen we geen steun voor van de VVD en nu komt er ineens een «doe wat Staatssecretaris»-verhaal. Eigen ideeën hebben ze kennelijk niet. Ten tweede komt de VVD hier met «de trein houdt Nederland aan de gang» en «mensen moeten op vakantie met de trein», maar de automobilist houdt écht Nederland aan de gang en de vakantieganger wil graag met het vliegtuig gaan. Beide, de auto en het vliegtuig, wordt door de VVD steeds moeilijker gemaakt. Schiphol moet krimpen. U komt hier dus met een mooi verhaal over «Nederland moet aan de gang gehouden worden», terwijl het in de praktijk nu kennelijk alleen om de trein gaat. De automobilist en de vliegpassagier worden dus in de steek gelaten.

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Madlener** (PVV):
Wat denkt u dat mijn vraag is, voorzitter? Hoe kan de VVD nu met zo'n kletsverhaal komen als zij heel Nederland in de steek laat? Ik vind het prima dat we die veiligheidsmaatregel ...
Ik heb nog een vraag. Een hele grote groep relschoppers in het openbaar vervoer betreft asielzoekers. Wij vragen al jaren om die lui uit te zetten; wegwezen als je je misdraagt. Daar doet de VVD helemaal niks aan. Het is dus alleen maar geklets.

De heer **Minhas** (VVD):
De heer Madlener heeft vooral heel veel gezegd. Ik heb geprobeerd om naar een concrete vraag te zoeken. Hij zei onder andere dat de VVD de Staatssecretaris om maatregelen vraagt en zelf geen ideeën heeft. We hebben die ideeën wel degelijk. Ik heb zojuist voorgesteld om een lik-op-stukbeleid te voeren voor idioten die zich misdragen. Ik heb het woord «idioot» ook letterlijk gebruikt, want ik vind het onacceptabel als je je misdraagt tegen ons ov-personeel of tegenover andere reizigers. Wij stellen een reisverbod voor. Ik ben benieuwd of de heer Madlener daar een voorstander van is. Het maakt dan niet uit wie je bent, of je nu een statushouder bent of een normaal iemand die hier verblijft en de Nederlandse nationaliteit heeft. Als je je in het ov voortbeweegt en je misdraagt, dan moet je gewoon aangepakt worden. Ik ken inderdaad de voorbeelden rondom Ter Apel en rondom Budel waarbij met name asielzoekers zich misdragen. Ik vind dat je die ook keihard moet aanpakken. Daar maken wij geen onderscheid in.
Dan wil ik het nog hebben over dat punt van de automobilist en het vliegtuig. Wij zijn voor keuzevrijheid. En keuzevrijheid betekent dat als iemand op vakantie wil met het vliegtuig of met de auto, hij dat zeker moet kunnen blijven doen. Daar staat de VVD voor. Tegelijkertijd zien we ook dat de internationale trein een hele mooie verbinding kan zijn, met name op de korte afstanden tot 750 kilometer. Maar dan moeten we wel de omstandigheden creëren dat mensen met die internationale trein kunnen reizen. Dat is mijn oproep geweest. Daarmee zeg ik niet dat mensen niet meer met het vliegthuis of met de auto op vakantie mogen.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is een en al geklets, want de mensen worden het vliegtuig uitgejaagd en Schiphol moet krimpen. Dat is VVD-beleid. De automobilist wordt het steeds duurder gemaakt. Die moet de auto uit en in de internationale

trein. Dat is helemaal geen alternatief. Wij vragen al jaren om een reisverbod, een zwarte lijst, voor mensen die zich misdragen. Er is nooit steun van de VVD. Wij vragen al jaren: zet die asielzoekers die zich misdragen er gelijk uit. Er is geen steun van de VVD. Het is allemaal geklets. Het lijkt allemaal stevig, maar het is helemaal niks. Maar ik wacht af wat er nu gaat komen.

De **voorzitter**:
Ik hoorde niet echt een vraag, dus gaan we naar meneer Boutkan van Volt.

De heer **Boutkan** (Volt):
Ik hoorde net tussen neus en lippen door het volgende bij de VVD. U hield een betoog waarin u een statushouder benoemde en in een zin daarna zei u «een normaal iemand» over iemand met de Nederlandse nationaliteit. Kunt u daar heel even op terugkomen?

De heer **Minhas** (VVD):
Misschien versprak ik me. Ik had het over «asielzoekers» en «mensen met een status of een verblijfsvergunning». Zo bedoelde ik het. Misschien kwam dat er verkeerd uit, maar ik bedoelde asielzoekers aan de ene kant en mensen die een status hebben om hier te blijven aan de andere kant. U en ik horen ook bij die laatsten.

De **voorzitter**:
Dan is dat bij dezen rechtgezet. U hebt nog een dikke tweeënhalve minuut. U had inderdaad vijf minuten, meneer Minhas, maar u heeft nu nog een dikke tweeënhalve minuut. U bent altijd bijdehand naar mij. Gaat u nu maar rustig verder.

De heer **Minhas** (VVD):
Oké, voorzitter. Dan ga ik verder met de Eurostar. Die is heel veel in de media geweest. Uit een recente brief die de Staatssecretaris heeft gestuurd, blijkt dat er waarschijnlijk tot een jaar lang geen internationale trein naar Londen zal rijden. Dat vindt de VVD onacceptabel. Dat is de best functionerende internationale verbinding en die zouden we dan zomaar eruit halen. Door dit oponthoud wordt het straks ook moeilijk om mensen weer terug in de auto te krijgen als die trein weer zou gaan rijden. Ik ben dus benieuwd hoe de Staatssecretaris vindt dat zo'n besluit zich verhoudt tot de ambities van het kabinet om tot 750 kilometer gebruik te maken van de internationale trein. Ik ben ook benieuwd welke opties er verder zijn onderzocht en welke mogelijke consequenties deze hebben, zoals financiële consequenties, schadevergoedingen en dat soort dingen. Ik ben ook wel benieuwd hoe vaak de Staatssecretaris met Eurostar zelf over dit onderwerp heeft gesproken. Als liberaal heb ik persoonlijk echt moeite met het feit dat we mensen niet de keuzevrijheid bieden om ook met die internationale trein naar Londen te reizen.
Voorzitter. Dan kom ik op de boete van 1,5 miljoen euro die de NS heeft gekregen voor slechte dienstverlening. Maar dat blijkt achteraf helemaal geen boete te zijn. Als KLM zich niet aan de voorwaarden houdt, dan grijpt uw collega, Minister Kaag, keihard in, want daar zijn afspraken over gemaakt. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: als ik te hard rij en een boete krijg van het CJIB, dan kan ik het CJIB toch ook niet bellen en zeggen: «Ik wil dat geld gebruiken om mijn auto te onderhouden, anders gaat het ten koste van mijn koopkracht»? Dat is een beetje wat u heeft gedaan, dus ik ben benieuwd hoe u dit ziet.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van meneer Boutkan.

De heer **Boutkan** (Volt):
Ik wil even terugkomen op de Eurostar. Wat ik ervan begrepen heb, is dat als we 'm niet vanuit Nederland laten vertrekken, hij vanuit Brussel zal vertrekken, maar dat er geen mogelijkheid of capaciteit is om de extra treinen naar Brussel te laten rijden waar passagiers in zouden moeten zitten om over te stappen op de Eurostar. Is de VVD het met Volt eens dat die trein koste wat het kost in ieder geval vanuit Nederland moet vertrekken? Dan hebben we het straks wel over alternatieven, het liefst natuurlijk vanuit Amsterdam. Hoe staat de VVD daarin?

De heer **Minhas** (VVD):
Volgens mij heeft meneer Boutkan mij verkeerd begrepen, voor de tweede keer overigens, als ik het over alternatieven heb. Ik heb het over de alternatieven om het vertrek van de Eurostar in Amsterdam mogelijk te maken. Dat hoeft dus niet per se op hetzelfde perron. Het kan ook om een ander station in Amsterdam gaan. Ons uitgangspunt blijft nog steeds dat de Eurostar vanuit Amsterdam moet vertrekken. Het kan niet zo zijn dat we de Eurostar Nederland uitjagen, al is het maar tijdelijk.

De **voorzitter**:
Meneer Minhas, u hebt nog een minuut. U kunt meekijken bij de VAR hier. Die zit hier naast u. U heeft precies een minuut. U ziet hoe eerlijk het gaat.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Ik heb een vraag aan de heer Minhas over het vorige punt. Het ging namelijk over de vergelijking van KLM met de NS. Ik vind die een beetje krom, aangezien de NS onder andere zorgt voor een publieke voorziening, namelijk het ov. Dat zorgt ervoor dat mensen van plek naar plek kunnen, dat ze kunnen werken en dat onze klimaatambities worden waargemaakt. Een deel van de problemen bij de NS komt door personeelstekort, dure materialen en allerlei zaken die we hier in de Kamer niet goed regelen, zoals beschikbaarheidsvergoedingen. Kan de heer Minhas terugkomen op deze vergelijking en uitleggen waarom hij het toch rechtmatig vond om die met KLM te maken?

De heer **Minhas** (VVD):
Ik heb die vergelijking met KLM bewust gemaakt, want KLM is voor een deel een staatsdeelneming. Daar zitten wij als overheid in. Dat doen we ook met de NS. Als we afspraken maken, dan vind ik dat je je aan die afspraken moet houden. Misschien is dat voor GroenLinks niet gebruikelijk. Ik snap dat u vindt dat de trein een maatschappelijke functie heeft. Dat vind ik ook. Ik vind dat het openbaar vervoer een maatschappelijke functie heeft. Tegelijkertijd zeg ik wel dat als je met de beschikbaarheidsvergoeding de afspraak hebt gemaakt dat je de dienstverlening op orde brengt en houdt, het toch niet zo kan zijn dat mevrouw Bouchallikh hier zegt: «Nee, het ligt aan ons omdat wij te weinig geld beschikbaar hebben gesteld»? Dat had de NS dan op dat moment moeten zeggen. Dat hebben ze niet gedaan. Ze zijn akkoord gegaan met de voorwaarde dat ze met die vergoeding de dienstregeling overeind zouden houden. Achteraf blijkt dat ze dat niet hebben gedaan. Dan hou je je gewoon niet aan de afspraken.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Ik wil hier echt de suggestie van mij afwerpen dat er wordt gedaan alsof ik niet aan afspraken hecht. Dat is gewoon niet zo. Waar ik wel op wil wijzen, is dat op het moment dat wij kijken naar het ov en alles wat daaromheen gebeurt, bijvoorbeeld hoe onder andere de tickets steeds duurder worden – wij hebben gepleit voor minder dure tickets; daar kunnen we iets aan doen en daarmee kunnen we de reizigersaantallen op peil houden, juist ook met het idee dat het een publieke voorziening is – dan is het toch

anders dan als het gaat om het vliegen. Ik vind niet dat de heer Minhas daarin een redelijke afweging maakt.

De heer **Minhas** (VVD):
Ik ken het voorstel van GroenLinks om tickets goedkoper te maken. Ik ben ook voor veel goedkoper ov. Wat blijkt nou uit allerlei onderzoeken en ervaringen op internationaal vlak? Als je meer spelers toelaat op het spoornet, bijvoorbeeld voor de internationale treinen, dan gaan de tickets ook behoorlijk goedkoper worden. Wat doet uitgerekend GroenLinks? Die stemt tegen het voorstel om meer spelers toe te laten waardoor de treinkaartjes goedkoper kunnen worden. Nee, wat GroenLinks wil, is dat we subsidies toekennen en de belasting gaan verhogen om de tickets goedkoper te maken. Daar kiest de VVD niet voor. De VVD kiest voor de slimme oplossing, zoals ook in andere landen gebeurt.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Het onderwerp Schiphol en vliegen is ter tafel gekomen. Als het gaat over investeren in de dienstverlening voor reizigers, dan ben ik heel benieuwd hoe de heer Minhas aankijkt tegen het nog steeds niet goed invullen en nakomen van de AirRail-agenda op Schiphol, want daar laat wat mij betreft KLM ook de nodige steken vallen, en uiteraard ook wat betreft het onderwerp van dit debat, namelijk minder vliegen en meer treinen. Is de heer Minhas het met mij eens dat daar echt een tandje bij moet en dat het ook voorwaardelijk moet zijn voor alle coulance die KLM op wat voor onderwerp dan ook nog gaat krijgen in de toekomst?

De heer **Minhas** (VVD):
Ik ben blij dat mevrouw Van Ginneken deze vraag stelt. Ik vind de AirRail-agenda, waarbij we hebben afgesproken dat mensen op Schiphol kunnen overstappen op bijvoorbeeld de trein naar Brussel, een van de goede voorstellen die er liggen en een van de goede actieplannen die KLM, NS en Thalys met elkaar hebben uitgewerkt. Ik vind het persoonlijk alleen jammer dat mevrouw Van Ginneken hier ervoor kiest om KLM als een van de schuldigen aan te wijzen waarom de AirRail-agenda niet op een goede manier functioneert. Een van de belangrijkste oorzaken hiervan is namelijk dat Thalys, waar NS in zit, ervoor heeft gekozen om de bagageruimte in de trein eruit te halen in het belang van extra stoelen. Als je wil dat de internationale reiziger makkelijk in de trein kan stappen en z'n bagage ergens kwijt kan, dan is dat iets wat je niet moet doen. Dat is niet iets waar KLM voor heeft gekozen. Dat is iets wat NS doet, of in dit geval Thalys, waar zij in zitten. Wat ik dus vooral zeg, en daar heb ik eerder in een debat over internationaal spoorvervoer ook al vragen over gesteld aan de Staatssecretaris, is het volgende. Zorg er nou voor dat je de internationale treinen op een goede manier op elkaar laat aansluiten. Daar hebben we ook de Europese markt voor nodig. Maar wat je ook nodig hebt, is op een goede manier gaan samenwerken met luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. Daar hebben verschillende partijen belang bij en een verantwoordelijkheid in. In dit geval ligt de verantwoordelijkheid niet alleen bij KLM, maar ook bij NS. Daar waar KLM haar verantwoordelijkheid niet pakt, vind ik dat KLM daarop moet worden aangesproken. Daar waar NS dat niet doet, moet NS worden aangesproken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Ik zou de heer Minhas dan toch willen uitnodigen om, richting de partijen die hij noemt, ze als een gezamenlijke verantwoordelijkheid te zien, dus ook als het gaat over keuzes voor bagageafhandeling. Daar zou KLM wat mij betreft net zo goed op aangesproken mogen worden, omdat de AirRail-agenda natuurlijk een samenwerking is. Is de heer Minhas het met me eens dat we dat als een collectieve verantwoordelijkheid moeten zien van alle partners en dat we dus alle partners erop mogen aanspreken?

De heer **Minhas** (VVD):
Ik vind dat als wij als politiek vinden dat die AirRail-agenda belangrijk is, dan moeten we met alle partijen die erin zitten, praten over welke verantwoordelijkheid ieder heeft. Wat mevrouw Van Ginneken deed, is vooral zeggen wat KLM niet goed deed. Ik heb aangegeven dat het aan alle partijen ligt. Maar wat ik veel belangrijker vind als Kamerlid, is dat daar iemand zit, namelijk mevrouw de Staatssecretaris, die als stelselverantwoordelijke de opdracht van ons heeft meegekregen om dit in goede banen te leiden. Wij kunnen die partijen aanspreken, maar het is de Staatssecretaris die een agenda heeft. Niet alleen omdat wij dat willen, maar ook omdat het in het coalitieakkoord staat. Het is kabinetsbeleid. Dan moet je dat maximaal faciliteren. Dat betekent ook dat je partijen moet aanspreken op het moment dat zij hun verantwoordelijkheden niet nakomen.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben het helemaal met de heer Minhas eens dat de NS een hele dikke boete verdient, want ze zijn afspraken niet nagekomen. Dat zijn heel belangrijke afspraken die we als Kamer gevraagd hebben. Daar ben ik het dus mee eens. Maar de Staatssecretaris zegt: ik ga die boete niet innen, want dan schaad ik het bedrijf en de belangen van de reiziger. Daar heeft ze natuurlijk helemaal gelijk in. Dat is natuurlijk logisch. Het heeft geen zin om een staatsbedrijf een boete te geven dat vervolgens de dienstregeling weer moet afschalen of de kaartjesprijs moet verhogen. Dat gaat dus niet. Ik heb een ander voorstel en ik hoop dat u mij daarin steunt, namelijk om de boete te innen bij de bestuurders van de NS. De bestuurders moet je namelijk aanspreken op het niet nakomen van afspraken. Ik weet niet of dat nu kan. Ik vind het wel normaal dat als je je afspraken niet nakomt als bestuurder, je zelf daarvoor op de blaren moet zitten in plaats van je personeel of de reiziger. Steunt de VVD me in die lijn? Gaan we óf nu al óf in de nieuwe contracten zorgen dat de directie een soort prestatiebeloning krijgt, dus dat ze niet meer zomaar 0,5 miljoen per jaar krijgen, maar misschien de helft als basis en de helft als je goed je best doet?

De heer **Minhas** (VVD):
Ik vind dat laatste punt een heel interessante gedachte. Maar het grote voordeel van hier zitten, is dat wij hier niet over gaan. De Minister van Financiën zit daar als aandeelhouder. Die kan dit soort voorstellen doen. Maar dan is het vooral de Staatssecretaris die dit als stelselverantwoordelijke, maar in dit geval ook als grootste belanghebbende bij een goed functionerend NS, met de bestuurders van de NS moet bespreken. Als dat dan ertoe leidt dat je afspraken maakt over welke beloning ertegenover staat ... Ik vind niet dat ik daar als Kamerlid iets van moet vinden. Wat ik wel vind, is dat als je afspraken maakt over het opleggen van boetes, je die boetes dan ook moet betalen. Als die ten koste van de reiziger gaan, dan wil ik weten wat NS specifiek voor diezelfde reiziger gaat doen met dat geld. Ik vind het echt flauwekul dat je het systeem van een boete in het leven hebt geroepen als je zegt: die boete hoef je niet te betalen. Belt u eens een keer de Belastingdienst of het CJIB op als u een keer een boete krijgt. Nou, ik kan u één ding nu al voorspiegelen: u moet de boete altijd betalen. We moeten hier met elkaar afspreken dat als je een boete oplegt en je zegt onder de voorwaarde zoals de Staatssecretaris in dit geval heeft gedaan «ik vind dat je die boete niet hoeft te betalen», dan moet je ook duidelijk met een plan van aanpak specifiek voor die 1,5 miljoen te horen krijgen wat er met dat geld gaat gebeuren in het belang van de reiziger. Niet omdat er een aantal extra conducteurs nodig zijn, want die moeten van de normale begroting worden betaald.

De **voorzitter**:
Ik ga helemaal niemand bellen en ik betaal niemand. Ik betaal geen boete. Maar u bedoelt meneer Madlener en u spreekt via de voorzitter in de derde persoon. Meneer Madlener, dit is uw laatste interruptie. Het zal hierna lekker rustig worden. O, die slaan we over. Meneer Krul heeft ook een vraag.

De heer **Krul** (CDA):
Ik heb een verduidelijkende vraag aan de heer Minhas over dit onderwerp, los van de teksten als «afspraak is afspraak» en «als je een afspraak maakt over zo'n boete, moet je je eraan houden». Daar ben ik het op zich mee eens, maar in de basis vinden we het toch veel beter dat die 1,5 miljoen euro binnen mobiliteit, binnen het ov en dus ook in het belang van de reiziger blijft, dan dat we 'm laten innen door het Ministerie van Financiën en we 'm dus kwijt zijn voor waar wij hiervoor zitten, namelijk goed openbaar vervoer en een zo goed mogelijk systeem voor de reiziger?

De heer **Minhas** (VVD):
Ik vind dat ons openbaarvervoerstelsel in beginsel ervoor moet zorgen dat mensen makkelijk van A naar B kunnen. Ook vind ik dat het openbaar vervoer een publieke functie heeft. Ik vind wel dat als je ervoor kiest, en daar kiest het grootste deel van deze Kamer voor, om een monopolist zo veel ruimte te bieden op het spoor, dat je daar stevig regie op moet voeren om ervoor te zorgen dat die monopolist zich aan de afspraken houdt. Wat ik merk, is dat partijen dat niet doen, inclusief de Staatssecretaris. Ja, monitoren en een boetetje opleggen. Je moet stevigere sancties ertegenover zetten, zoals ze dat in het buitenland doen. We hadden ooit met de Fyra «three strikes out» afgesproken. Uiteindelijk kwam er een extra kans te liggen. Wat je moet doen, is zeggen: als je het niet goed doet op een bepaald traject, dan raak je dat traject kwijt. Dat is de enige manier om de monopolist scherp te houden. Dan kan ook het management aansprakelijk worden gehouden door de aandeelhouder, in dit geval het Ministerie van Financiën. Dan kan er worden gezegd: wat doe je nou, want je raakt het traject kwijt? Dan heb je een heel ander gesprek dan als je nu een schijnboete oplegt die je vervolgens niet int.

De heer **Krul** (CDA):
Dus kort gezegd: meneer Minhas is er een voorstander van dat deze 1,5 miljoen euro geïnd wordt door het Ministerie van Financiën en dat die dus kwijt is voor het ov en voor de reiziger.

De heer **Minhas** (VVD):
Voor zover ik weet, wordt het geld geïnd door de Staatssecretaris van IenW en niet door Financiën. Financiën is de aandeelhouder, maar IenW int het, omdat IenW de concessieverlener is. Maar al zou het door Financiën worden geïnd, dan moeten we het toch over de afspraak gaan hebben waar het geld naartoe gaat? Dan moet je een afspraak maken dat niet Financiën, maar de Staatssecretaris ... Dan moet je het over de afspraak hebben. Maar waar het mij om gaat, is dat het idee van «ik kan een boete opleggen en blaas heel hoog van de toren dat ik die boete heb opgelegd» en je 'm vervolgens niet incasseert, natuurlijk gewoon flauwekul is.

De **voorzitter**:
Meneer Minhas, u was goed de sjaak met de vele interrupties, maar u zult vast hoog scoren op de politieke barometer met het hoogste aantal gesproken woorden. U kunt verdergaan. U hebt nog ...

De heer **Minhas** (VVD):
Voorzitter, als u niet uitkijkt, scoort u straks nog hoog op die barometer. Ik wil het ook nog hebben over de prestaties van ProRail, met name richting de spoorgoederenvervoerders. Die krijgen momenteel al geen ERTMS-inbouwvergoeding, worden geconfronteerd met wanprestaties als je kijkt naar allerlei opstelplaatsen en moeten ook nog torenhoge tarieven betalen. Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat de inbouw van ERTMS geen obstakel wordt voor de «modal shift»-transitie? Hoe denkt ze te komen tot voldoende draagvlak vanuit de spoorgoederenvervoerders? Ik hoor daar namelijk heel veel zorgelijke verhalen over. De ACM plaatste recentelijk ook al grote kanttekeningen bij de manier waarop ProRail de tarieven berekent en hoe gevoelig het spoorgoederenvervoer is voor de prijsverandering. Kortom, de Staatssecretaris moet de spoorgoederenvervoersector als een volwaardige partner beschouwen. Ik ben benieuwd hoe ze daartegen aankijkt en wat ze daar gaat doen. En in relatie daartoe: hoe staat het met een internationaal interoperabiliteitsverdrag? Daar heeft mijn voorganger een aantal jaar geleden bij uw voorganger aandacht voor gevraagd. Ik ben benieuwd hoe dat ervoor staat.
Voorzitter. Ik blijf bij ProRail. De storing van afgelopen weekend was de zoveelste in de reeks. «Dit is echt uniek en gebeurt zelden.» Ik moet u zeggen dat ik wel klaar ben met dit soort argumenten. We hebben eerder schriftelijke vragen gesteld. Toen heb ik ook gevraagd of er een second opinion uitgevoerd kon worden. De Staatssecretaris zei daarover: een stresstest vind ik nog niet nodig. Ik ben benieuwd of ze die inmiddels wel nodig vindt.
Tot slot, voorzitter. Er is een brief gekomen over de hoofdrailnetconcessie.

De **voorzitter**:
U dient af te ronden.

De heer **Minhas** (VVD):
Ja, dat ga ik proberen. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat de NS in plaats van de 200 miljoen euro op jaarbasis straks naar subsidie toe gaat. Ik ben benieuwd hoe ze dat ziet in relatie tot aanbestedingsregels waar we afspraken over hebben gemaakt en waarbij ze eerder heeft aangegeven dat de financiële uitgangspunten gelijk blijven en dat ze nu rapporteert dat het mogelijk een subsidie wordt.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik heb even een vraag die ik vooral aan meneer Boutkan en mevrouw Van Ginneken wil stellen. Meneer Krul heeft dadelijk nog andere verplichtingen hier in dit huis. Vindt u het goed dat hij u voorgaat, als u daar geen bezwaar tegen hebt? Bedankt voor jullie collegialiteit. Meneer Krul van het Christen Democratisch Appèl.

De heer **Krul** (CDA):
Dank aan de collega's. Voorzitter. Ik zal geen tijd verspillen en de olifant in de kamer maar benoemen. Het gaat niet goed met het ov in Nederland. Dat zou eigenlijk onbestaanbaar moeten zijn, want waar we spreken over de modal shift en over meer mensen in het ov, zou je verwachten dat dus ook het ov-aanbod en de kwaliteit daarvan versterken. Maar niets lijkt minder waar. Woon je in een dunbevolkt gebied, dan ben je anno 2023 eigenlijk de sjaak. Veel meer nog dan dat je dat anno 2019 was. Het is lastiger om bij je baan te komen. Het is lastiger om bij zorg te komen. Het is lastiger om bij onderwijs, vrienden of familie te komen.
Voorzitter. Voor het CDA moet mobiliteit, het openbaar vervoer, geen voorrecht zijn voor mensen in dichtbevolkte gebieden, bijvoorbeeld in de Randstad, maar het moet een basisrecht zijn voor mensen in heel Nederland. Het is een publieke zaak. Ik heb dagelijks contact met

inwoners, raadsleden en bestuurders. Het valt mij op dat dat contact alleen maar toeneemt. Provincies geven aan dat het water echt tot aan de lippen staat. Ik heb net nog gesproken met bestuurders uit Gelderland. Maar ik sprak vorige week nog ook een student uit Noord-Nederland die hemelsbreed 45 kilometer ten zuiden van de stad Groningen woont. Maar hij vertelde mij dat hij met het ov sneller in Amsterdam is. De busoverstap die hij namelijk richting het noorden moest maken, is inmiddels opgeheven. Hij besluit in Amsterdam te gaan studeren en naar het westen te trekken. Ik vraag de Staatssecretaris nadrukkelijk of zij dit beeld van een verschralend ov in landelijk Nederland herkent en hoe we, indien het antwoord «ja» is, hier dan op reflecteren. We moeten het openbaar vervoer in Nederland stutten, want we zakken door een ondergrens heen waarbij de vervoersongelijkheid simpelweg onrechtvaardig wordt. Het is een publieke zaak. Publieke zaken moeten we publiek borgen. En ja, dan speelt geld een rol. Maar niet alléén geld. De regelgevingspaghetti aanpakken of deze slimmer organiseren, zijn ook oplossingen. Neem bijvoorbeeld wat er in Zeeland gebeurt. Zij hebben echt een goed plan, maar lopen hier in het Haagse vast in de regelgeving. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiernaar? Kleine aanpassingen kunnen dan een groot effect hebben. Over grote effecten gesproken: complimenten ...

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van meneer Minhas, maar dat had u waarschijnlijk al gehoord.

De heer **Minhas** (VVD):
Ik hoor een heel interessant verhaal van de heer Krul over alternatieve vormen van openbaar vervoer en wat je nog meer zou kunnen doen, in plaats van over binnen de regels blijven zoals we die in Den Haag hebben vastgesteld. Tegelijkertijd heb ik zojuist ook geluisterd naar de Regio Foodvalley en hoor ik dat als je al die slimme dingen doet, je dan een besparing van een aantal miljoen realiseert, maar dat het structurele tekort bijna 30 miljoen euro is. Mijn vraag aan mijn collega van het CDA is: u heeft daar een eigen Staatssecretaris zitten; hoe gaat u dan regelen dat het probleem van dat structurele tekort wordt opgelost?

De heer **Krul** (CDA):
Het is inderdaad en-en. Ja, we zullen ons openbaar vervoer op een slimmere manier moeten organiseren. Daar kunnen wij vanuit Den Haag en in de provincies allebei een belangrijke rol in spelen. Maar natuurlijk is het ook een kwestie van geld. We verwachten in de toekomst dat de vraag naar openbaar vervoer echt wel gaat toenemen, maar we zitten nu in een fase, na corona met stijgende kosten, met een vraag die dusdanig teruggedrongen is dat we een periode moeten overbruggen. Ik vind echt dat we moeten overwegen, en daar gaan we ongetwijfeld richting de begroting over praten, om daar een stuttingsoperatie uit te voeren. Dat zal ook betekenen dat er geld nodig is.

De **voorzitter**:
De Staatssecretaris zit hier vandaag niet namens het CDA. Laat dat ook duidelijk zijn.

De heer **Minhas** (VVD):
Dat snap ik, maar het geld is er. Dat zit in het Mobiliteitsfonds. Als ik het CDA hoor zeggen dat het geld er moet komen, dan ben ik benieuwd ten koste van welke projecten dat in het Mobiliteitsfonds moet gaan.

De heer **Krul** (CDA):
Dat is een wrange vraag, want dan impliceer je direct dat we heel veel projecten in datzelfde Mobiliteitsfonds die de bereikbaarheid van heel veel

regio's in Nederland op de lange termijn structureel verbeteren, dan maar opzij zouden moeten schuiven om nu de boel te stutten. Ik denk echt dat je creatiever kan zijn. Ik laat me graag uitdagen door de heer Minhas richting de begroting. Ik vraag ook nadrukkelijk aan de Staatssecretaris hoe zij daarnaar kijkt, dat we echt wel creatievere manieren kunnen vinden om deze operatie uit te voeren, ook als dat betekent dat we ergens geld moeten gaan vinden.

De **voorzitter**:
U mag uw betoog vervolgen.

De heer **Krul** (CDA):
Voorzitter, dank u wel. Ik ging net een compliment maken aan het kabinet over de stappen die gezet zijn tussen Eindhoven en Aken. Dat zijn mooie ontwikkelingen. We zitten daar goed in de wedstrijd. Grote effecten kwamen de afgelopen twee dagen ook aan bod tijdens het debat over Groningen. Het ging meermaals over het belang van een goed ontsloten provincie en de bereikbaarheid van het noorden. Ook de ChristenUnie en de fractie van het CDA spraken hier nadrukkelijk over. Ik heb het over grote projecten als de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor de leefbaarheid in dit soort gebieden. Ik vraag de Staatssecretaris of zij ons mee kan nemen in de laatste ontwikkelingen. Bij grote projecten denk ik ook aan de elektrificering van de Maaslijn. We zijn inmiddels – bijna, nog een paar weken – in de zomer beland waarin wij geïnformeerd zouden worden over de aanbesteding. Mijn vraag aan het kabinet is: wat is de stand van zaken?
Voorzitter. Als we uitzoomen, gebeurt er ook veel in Europa. De Lelylijn, maar ook de lijn Zwolle-Münster en Emmen-Rheine zijn op voorstel van de EVP opgenomen in de positie van het Europees Parlement voor het hernieuwde TEN-T-netwerk. De triloog loopt nu. Over de Lelylijn is al een besluit genomen, maar wat betreft de andere twee lijnen moet dat nog gebeuren. Ik wil de Staatssecretaris graag oproepen om in de Raad steun te geven aan alle drie de lijnen. Kan ik de bevestiging krijgen dat het de ambitie is om deze drie lijnen in het uiteindelijke akkoord te krijgen?
Voorzitter. Dan een stukje actualiteit van deze week. Allereerst wil ik het over de Eurostar hebben. We willen mensen uit het vliegtuig, maar raken voor een langere tijd een belangrijke internationale verbinding kwijt. Is het echt niet mogelijk om een tussenweg te vinden tussen helemaal niet en ongewijzigd rijden? We lezen dat er een ultieme poging gedaan wordt. Wat is daar precies te verwachten? Ik denk niet alleen aan de beschikbaarheid van de lijn, maar ik denk ook aan de ruim 150 werknemers van Eurostar. Dat moet voor hen, op z'n zachtst gezegd, een onprettige tijd zijn. Ik wens hun veel sterkte.
Voorzitter. Dan de storing rond Amsterdam. Eerder heeft het CDA zijn complimenten geuit over de adequate handelwijze van de organisaties bij storing en nood. Dit lijkt echter nu op een totaal fiasco te zijn uitgelopen. Mensen waren koud, hongerig en onzeker over de stand van zaken over Amsterdam Centraal aan het dolen, wachtend op een trein die elk uur met één uur vertraagd werd. Waarom kon er niet eerder naar Utrecht worden uitgeweken? Waar ging het mis in de communicatie met de reiziger?
Voorzitter. Tot slot wil ik het hebben over een punt dat mij persoonlijk aan het hart gaat en waar de heer Minhas van de VVD ook al aandacht voor vroeg, namelijk de sociale veiligheid op en rond het spoor. Daarmee loopt het echt de spuigaten uit. De toename van agressie richting medewerkers en werknemers is onacceptabel. De brandbrief die recentelijk nog door de VVMC verstuurd is, maakt het weer pijnlijk duidelijk. Het is een maatschappelijk probleem. We gaan het echt niet alleen in de trein oplossen. Maar toch: wat kunnen we de medewerkers van de verschillende vervoerders morgen meegeven wat we hier kunnen doen om er grip op te krijgen?

Voorzitter. Ik ga afronden. Ik kan hier nog makkelijk twintig punten opbrengen, maar dat zal afdoen aan het centrale punt van dit debat. Het is echt vijf voor twaalf in het ov. Voor veel regio's in Nederland is het eigenlijk vijf over twaalf.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw inbreng namens het CDA, meneer Krul. Succes met uw – ik meen zelfs – plenaire verplichtingen. Heel veel succes verder. U bent hier ontheven van al uw verplichtingen. Dank u wel. Meneer Boutkan en mevrouw Van Ginneken, nogmaals dank voor uw collegialiteit. Ik geef het woord aan meneer Boutkan die namens Volt spreekt.

De heer **Boutkan** (Volt):
Dank, voorzitter. Tijdens de industriële revolutie stonden veel dorpen en steden voor een belangrijke keuze: omarmen we de uitvinding van de trein en het spoor of doen we dat niet? Het laat zich al raden: die keuze bleek fundamenteel. De dorpen en steden die de trein omarmden, kenden namelijk een grote welvaartsgroei, terwijl de dorpen en steden die dat niet deden, achterbleven. Flashforward naar 2023. Nu staan we ook voor diezelfde fundamentele keuze. Kiezen we voor verbondenheid en de ontwikkeling van een duurzaam, snel en toegankelijk Europees spoornetwerk of blijven we hangen in treinnationalisme? De woorden van het kabinet wijzen op dat eerste, namelijk het zoeken naar verbondenheid, maar de daden van het kabinet laten het daarin afweten. Kiest dit kabinet voor de nationale belangen van de NS en ProRail of kiest het voor een Europees spoornetwerk? Wanneer gaat het kabinet de regie pakken die beloofd is in het coalitieakkoord? De actualiteiten laten namelijk verkeerde prioriteiten zien.
Ik wil het allereerst hebben over de Eurostar. Er zal vandaag nog veel over worden gezegd. Het lijkt erop dat het kabinet ervoor kiest om de meest succesvolle verbinding van Eurostar, namelijk Amsterdam-Londen, voor zeven tot elf maanden te schrappen. Dit besluit treft dagelijks duizenden reizigers. Dit terwijl het onderzoeksrapport stelt dat de door de Eurostar gewenste oplossing weliswaar technisch zeer complex is, maar niet onoplosbaar. Het kwam voor ons echt als een verrassing. Het besluit leek ook al genomen. ProRail was tegen de oplossing en wist in een gesprek ook de Staatssecretaris te overtuigen. Ik vraag me af wat daar gezegd is, want zo lijkt het wel in de krant te staan. Ik heb ook een brief hierover gevraagd dit weekend. Dank dat die zo snel kon komen, ook voor dit debat. De Staatssecretaris laat in die brief van gisteren weten nogmaals naar de mogelijkheid te kijken. Betekent dit dat alles op alles wordt gezet om deze lijn te behouden?
Voorzitter. Dan de internationale treintickets. Twee jaar geleden waarschuwde de Europese Commissie de nationale spoorvervoerders al dat zij hun kaartverkoop beter op elkaar moesten gaan afstemmen. Ze beloofden verbetering, maar we zien hier ook weer het treinnationalisme in de weg zitten. Daarom maakte Eurocommissaris Timmermans vorige maand bekend dat er nog deze zomer een wetsvoorstel komt om het kopen van internationale treintickets makkelijker te maken.
Ik hoor hier naast mij ...

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Het is altijd heel attent als de collega eerder dan de voorzitter mijn vinger ziet en zelf al stopt. Dank daarvoor. De heer Boutkan gebruikt nu voor de tweede keer de term «treinnationalisme». Dat vind ik een mooie taalkundige vondst, daar niet van, maar ik wil toch nog even terugkomen op de eerste keer dat hij die term gebruikte in de soort van valse tegenstelling tussen treinnationalisme en het Europese spoornetwerk. Natuurlijk tellen de nationale belangen van spoorvervoerders wel degelijk

ook in de discussie over een Europees spoornetwerk, want als wij het Europese spoornetwerk echt drempelloos maken, dan komen er dus ook allerlei nationale treinbedrijven uit onze buurlanden in Nederland rijden. Ik denk dus dat we niet naïef moeten zijn. Dat zou dan ook mijn vraag aan de heer Boutkan zijn. Is hij het met me eens dat we niet naïef moeten zijn en geen valse tegenstelling tussen treinnationalisme en Europese samenwerking moeten creëren, omdat het in veel gevallen echt om staatsbedrijven gaat, waar we ons eigen nationale belang ook niet in moeten vergeten?

De heer **Boutkan** (Volt):
Het is fijn dat ik dit kan verhelderen. Ik wilde er net iets over zeggen. Het gaat mij meer over de houding die met name ook de NS hier aanneemt. Als ik de impactassessment lees van de wet die Timmermans voorstelt, de open consultatie daarvoor, dan zie ik dat ondanks dat het kabinet zegt dat ze heel erg pushen voor de internationale treinverbinding, er allerlei kritiek wordt neergelegd in die consultatie. Dat rijmt voor mij niet met de doelstelling die het kabinet heeft. Het gaat hier bijvoorbeeld over de doorverkoop van tickets of extra mogelijkheden voor administratieve verplichtingen. Ik vind dat je daarvoor open moet staan, juist als NS. Wat ik er ook van begrepen heb, is dat er af en toe voor bepaalde verbindingen gekozen wordt voor een nationale trein in plaats van een internationale trein. Ik vind ook dat dat niet past als houding als je dat echte internationale spoor gereed wil maken. Dus ja, ik snap natuurlijk dat er altijd nationale belangen zijn, maar ik vind wel dat die houding echt moet veranderen. Dat is waarom ik deze term in dit debat gooi en waarom ik hier ook tot oproep.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Ginneken, dit is uw laatste interruptie. Dat vermeld ik er even bij.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Die geef ik dan aan mijn collega, om even te onderstrepen dat ik net als de heer Boutkan teleurgesteld ben over het feit dat het nu zo lijkt te zijn dat de mogelijkheden om in open toegang allerlei internationale verbindingen ook in Nederland mogelijk te maken door juist in de HRN-concessie deze niet op te nemen, en dat ik precies de tegenovergestelde beweging zie in de woorden die de Staatssecretaris daarover in haar brief schreef. Ik heb daar ook met de heer Minhas in een eerder debat, waar de heer Boutkan niet bij was, moties over ingediend. Die teleurstelling deel ik dus zeker. Ik hoop dat ik de heer Boutkan vanaf nu vaker bij deze debatten ga zien, zodat we samen kunnen strijden voor betere internationale treinverbindingen.

De heer **Boutkan** (Volt):
Dat vind ik een fijn compliment, maar ik zit hier helaas nog maar een maand. Ik zit hier maar vier maanden als vervanger. Vandaar dat ik niet bij de vorige debatten aanwezig was.

De **voorzitter**:
Dat zij u vergeven. Er is nog een interruptie van meneer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):
De heer Boutkan begon zijn betoog met een interessante opmerking. Hij zei: als ik de ambitie van het kabinet lees en die vergelijk met de daden, dan komen die niet helemaal overeen als het gaat om het stimuleren van internationale treinen en dat soort dingen. Eigenlijk heb ik datzelfde een beetje met Volt, want als ik hoor wat de heer Boutkan zegt en dat vergelijk met zijn eerdere daden als het gaat om meer internationaal treinvervoer,

marktonderzoek doen om te kijken of er meer partijen zijn die gebruik willen maken en het aanbod willen laten toenemen waardoor de prijs omlaaggaat, dan constateer ik dat Volt tegen moties daarover heeft gestemd. Kan de heer Boutkan dat misschien nader toelichten?

De heer **Boutkan** (Volt):
Jazeker. Dank voor de vraag. Het liefste zou Volt zien dat de NS vol inzet op het internationale treinverkeer. We zien ook dat het niet helemaal waar wordt gemaakt. Nu weet ik dat er toevallig vorige maand door de FlixTrain een aanvraag is gedaan bij de ACM om eind 2024 twee keer per dag op eigen kosten een trein te mogen laten rijden tussen Rotterdam en Oberhausen om het internationale treinverkeer te gaan stimuleren. De NS kan daar deze maand nog bezwaar tegen maken. Ik ben heel benieuwd wat daar gaat gebeuren. Als we zien dat de NS weer de nationale belangen hoger stelt dan de internationale belangen, dan zijn wij zeker bereid om te kijken naar ons standpunt. Laat ik het zo zeggen.

De **voorzitter**:
Meneer Minhas, uw laatste interruptie.

De heer **Minhas** (VVD):
Dat vind ik heel interessant, want wat de heer Boutkan zegt, is: als de NS die treinen niet rijdt en dan vervolgens maximaal inzet, dan vinden we dat prima. Alleen, wat is nou maximale inzet? U bent er toch ook een voorstander van als pro-Europese partij om ervoor te zorgen dat de reiziger het beste product krijgt? Dat is toch niet gegarandeerd? Kijk naar andere landen. Kijk naar Italië. Daar rijden meerdere vervoerders op het spoor. Het klopt helemaal niet dat dat alleen maar nationale staatsbedrijven zijn. Er zijn verschillende commerciële ondernemingen die rijden op het internationale spoor en het aanbod daar vergroten. De prijzen gaan daardoor substantieel omlaag. Als ik de heer Boutkan hoor, zegt hij: dat mag de NS ook van mij doen. Maar is hij het met me eens dat het niet uitmaakt wie het doet, maar dat je wel de markt de ruimte moet laten, juist op de internationale treinen – het gaat niet over de nationale verbindingen – omdat die bewezen hebben dat daardoor het product en de kwaliteit toenemen?

De heer **Boutkan** (Volt):
Dank voor de vraag. Ik vind dat wel een lastige, want ik heb zelf geen auto. Ik ben groot fan van de trein. Ik reis elke vakantie met de trein door Europa. Ik heb ook gezien dat juist die concurrentie er soms voor zorgt dat verbindingen niet goed op elkaar aansluiten en dat men probeert de concurrent het moeilijk te maken om een overstap goed te laten halen. Dat is natuurlijk ook wat marktwerking soms teweegbrengt. Ik vind de stelling die de heer Minhas hier poneert niet helemaal terecht of goed. Daar zit voor ons echt een zorg als ik kijk naar hoe het nu in de praktijk gaat. Ik heb liever dat een staatsdeelneming daar volle commitment aan toont dan dat we het overlaten aan de markt. Wat ik probeer aan te geven, is dat we in de praktijk zien dat het niet helemaal goed uitpakt en daardoor ben ik hier zo op aan het duwen.

De **voorzitter**:
Meneer Boutkan, u kunt verdergaan met uw betoog. U heeft nog ongeveer twee minuten en twintig seconden.

De heer **Boutkan** (Volt):
Dank u wel, voorzitter. Ik heb veel al gezegd, maar ik wilde vooral nog even aan de Staatssecretaris vragen hoe zij naar de reactie van de NS op de consultatie kijkt, en dan met name de kritiek die geleverd wordt op de mogelijkheid van het doorverkopen van tickets en de extra administra-

tieve verplichtingen, ook als het wetsvoorstel in de zomer ineens wat sneller gaat lopen. Ik vraag me ook af of de Staatssecretaris al in gesprek is met de NS over het voorstel dat in de zomer komt en of zij juist probeert te versnellen in plaats van het probeert af te zwakken.
Voorzitter, tot slot. De staat van het spoor zegt veel over een samenleving. We zien dat Nederland vooroploopt om de trein toegankelijk te maken voor iedereen. Dan bedoel ik voor personen met een beperking, want voor de portemonnee ... Nou, daar zullen we het maar niet over hebben. We zien dat het reizen voor deze groep steeds moeilijker wordt door bijvoorbeeld personeelstekorten en overvolle treinen. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen? Ik wil specifiek vragen naar het volgende. Als we straks in Europa deze discussie gaan voeren, gaat de Staatssecretaris dan in Europa vooroplopen om, als we meer internationale verbindingen krijgen, ook van inclusiviteit een punt te maken, zodat iedereen daar gebruik van kan gaan maken?
Daar laat ik het voor nu bij. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Boutkan. Dat was netjes binnen de tijd. Mevrouw Van Ginneken namens Democraten 66. U hoorde haar al eerder als rapporteur.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dank, voorzitter. Op de agenda van vandaag staat ook een Kamerbrief over het ongeval bij Voorschoten van begin april. Ik wacht het OVV-onderzoek even af voordat ik daar inhoudelijke vragen over ga stellen, maar ik wil toch wel even dit moment gebruiken om mijn persoonlijke medeleven te betuigen aan alle nabestaanden van het slachtoffer van het vreselijke ongeval.

De **voorzitter**:
Ik denk dat wij ons daar allemaal bij kunnen aansluiten.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Voorzitter. Ik wil mijn inbreng graag beginnen met de Eurostar. D66 vindt het echt ongelofelijk dat de Eurostar komend jaar tijdelijk dreigt te verdwijnen, en dat terwijl we juist moeten treinen in plaats van vliegen op zulke afstanden. Ik ben dan ook blij dat ik nog wel bespeurde dat er gezocht wordt naar mogelijkheden om die periode wat te verkleinen. Daar heb ik nog wel enkele vragen over aan de Staatssecretaris. Kan de winkel- of kantoorruimte op Amsterdam Centraal niet worden ingezet voor de controle? Ik begreep namelijk dat de Marechaussee zich met name zorgen maakt over het ruimtegebrek voor het proces. Is er contact met België om de paspoortcontrole daar te doen, zoals het vroeger ging voordat we de terminal op Amsterdam Centraal hadden? Welke mogelijkheden zijn er om de IC Brussel en de Thalys op te schalen, zodat men in Brussel kan opstappen richting Londen? Als de Eurostar vervalt, ontstaat er namelijk juist nog veel meer druk op die lijn. D66 maakt zich ook zorgen over signalen dat de dienstverlening na de tijdelijke uitval niet vanzelfsprekend wordt hervat. Klopt het dat Eurostar het enige spoorbedrijf is dat beschikt over treinen die door de Kanaaltunnel kunnen rijden? Klopt het dat deze treinen eenvoudig in bijvoorbeeld Frankrijk kunnen worden ingezet voor opschaling? Kan de Staatssecretaris toezeggen harde afspraken te maken met Eurostar over het hervatten van de verbinding na een eventuele onderbreking?
Voorzitter. Dan de recente storing op Amsterdam Centraal. You know it's not the same as it was. Zo luidt het refrein van het nummer As It Was van Harry Styles. Dit moeten treinreizigers tegen elkaar hebben gezegd toen ze afgelopen zondag strandden in de hoofdstad. Hun terugreis was nogal anders dan hun heenreis.

De heer **Boutkan** (Volt):
Ik wil nog even iets zeggen over Eurostar. Ik hoorde veel alternatieven opgenoemd worden door D66, maar ik hoorde niet wat hun meest wenselijke alternatief zou zijn. Waar gaan ze echt voor staan in dit debat?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dat is een goede vraag. Wat D66 betreft is de verbinding tussen Amsterdam en Londen ontzettend belangrijk. Juist ook het kunnen reizen vanaf of naar Amsterdam is daarin ontzettend belangrijk, dus wij zouden heel graag een oplossing zien waarbij de Eurostar kan blijven rijden vanaf Amsterdam. Maar ik heb ook in de onderzoeken gelezen en gezien hoe ontzettend ingewikkeld dat wordt qua inpassing. Vandaar dat ik vragen heb gesteld over alternatieven, omdat we daar niet blind voor moeten zijn. Ik las ook in de stukken dat vertrekken vanaf Rotterdam natuurlijk minder interessant is, omdat gebleken is dat veel reizigers, juist de meerderheid, nu in Amsterdam in wil stappen. Omgekeerd las ik in de stukken dat als je vanuit Londen komt, je dan wel gewoon zou kunnen doorrijden tot Amsterdam. De discussie over tot waar die trein rijdt, gaat dus echt over waar je opstapt. Voor mij is de optie om misschien in Rotterdam op te stappen, maar dan op de terugweg wel in Amsterdam te kunnen uitstappen, ook nog niet van tafel. Ik zag dat die in de onderzoeken ook nog genoemd werd, maar ik weet dat Eurostar daar zelf geen voorstander van is, juist vanwege het feit dat de meeste mensen in Amsterdam opstappen. Alle opties mogen dus wat mij betreft op tafel blijven om er in ieder geval voor te zorgen dat een acceptabele treinverbinding kan blijven rijden. Amsterdam heeft wat D66 betreft daarin absoluut de voorkeur.

De **voorzitter**:
Kort, meneer Boutkan. O, ik zie een duimpje. Dat is prima. Mevrouw Van Ginneken, u kunt doorgaan. U heeft nog een dikke drie minuten.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Voorzitter. Ik sprak over de storing in de regio Amsterdam van afgelopen zondag. Een storing kan gebeuren, maar de vraag is natuurlijk welke lessen we daaruit trekken. Daarom heb ik het evaluatierapport van de vorige grote storing op het spoor van 3 april 2022 er eens even bij gepakt. «Geef reizigers een duidelijk handelingsperspectief door tijdig en helder te communiceren over de mogelijkheden, ongeacht hoeveel hen kan worden geboden.» Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: waarom was de communicatie dan nu toch weer zo beroerd? Waarom hebben mensen op het station moeten slapen zonder bed? Hoe heeft de NS de reizigers gewezen op andere manieren om thuis te komen of op een overnachtingsplek? Ik citeer verder: «Schaal voortaan direct op bij storingen in mission-critical systemen.» Dat zijn dus hele kritische, belangrijke systemen voor de uitvoering van de treindienstregeling. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: waarom is er pas om 3.00 uur 's nachts besloten om over te gaan naar een noodcentrum in Utrecht, terwijl de storing om 20.00 uur 's avonds zich al voor de tweede keer voordeed? Had een verstoring van de maandagochtendspits niet kunnen worden voorkomen? Ik constateer dus ook teleurgesteld dat niet alle lessen van de vorige storing zijn geleerd. Kan de Staatssecretaris toezeggen om bij de evaluatie van deze storing specifiek in beeld te brengen welke conclusies en aanbevelingen van de vorige storing wel en niet zijn opgevolgd en waarom? Ik zag net ook het bericht dat er op vrijdag weer teruggeschakeld gaat worden naar de verkeersleiding in Amsterdam vanuit het noodcentrum in Utrecht. Ik zag het advies van de NS aan reizigers om een alternatieve route te kiezen. Wat doet de Staatssecretaris om reizigers hier nog nadrukkelijker op te wijzen, om te voorkomen dat ze opnieuw stranden?

Voorzitter. Dan het spoorgoederenvervoer. Ik ben heel blij dat het D66-voorstel voor het platform spoorgoederenvervoer nu realiteit wordt. Ik heb daar een vraag over aan de Staatssecretaris, namelijk: kan zij toezeggen de rol en het mandaat van dit platform vast te gaan leggen in wet- of regelgeving, zoals bij de Omgevingsraad Schiphol het geval is? Zo verzekeren we dat deze dialoog permanent blijft. Aan de basis van die dialoog liggen wat D66 betreft cijfers. Kan de Staatssecretaris toezeggen om de ILT een jaarlijkse publicatie te laten opstellen met de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid van het spoor naar analogie van de Staat van Schiphol?
Dan heb ik nog een paar vragen naar aanleiding van het schriftelijke overleg over het goederenvervoer. Ik lees dat Duitsland en Zwitserland stille treinen verplichten. Waarom doet Nederland dat niet? Kan de Staatssecretaris toezeggen de Kamer te informeren over de onlangs gepubliceerde Belgische spoorgoederenambities en de aanknopingspunten en lessen hiervan voor Nederland? De Staatssecretaris heeft een handig overzicht gestuurd van de ondersteuning die zij aan de spoorgoederensector geeft. Kan ze toezeggen deze inzet ook te gaan vergelijken met de ons omringende landen? Mijn laatste vraag is: kan ze eveneens toezeggen om daarnaast de verschillende kosten, zoals gebruikerstarieven, te vergelijken met omringende landen? Ik verwijs eventjes naar het volgende. Ik zoek het er even bij. Dit overzicht krijgen we bijvoorbeeld als het gaat om kosten van luchthavens in Europa. Zoiets zou ik ook wel willen zien als het gaat om de kosten voor het spoorgoederenvervoer. Dat waren mijn vragen, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van Ginneken namens D66. Namens GroenLinks spreekt geachte afgevaardigde Bouchallikh. Meneer Madlener, dit is wel een beetje laat, maar vooruit.

De heer **Madlener** (PVV):
Het moest even bezinken, sorry.

De **voorzitter**:
Dit is uw laatste interruptie.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik vind het heel goed dat u aandacht vraagt voor het spoorgoederenvervoer, omdat de kosten toch te hoog lijken om marktconform te kunnen rijden en te concurreren met de vrachtwagen. Het helpt ook om de vrachtwagens van de weg te krijgen. Het is op zich een prima idee. U vraagt nu om een overzicht. Dat snap ik ook. Dat is ook een goed idee. Maar nu: boter bij de vis. Als uit dat overzicht blijkt dat de spoorgoederenvervoerders geen winst kunnen maken in hun concurrentiestrijd, is D66 er dan ook voor om die kosten te verlagen? Daar gaat het namelijk uiteindelijk om.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Ik ben heel blij met de complimenten van de heer Madlener. Ik had vermoed dat hij zijn laatste interruptie voor mij zou gebruiken voor andere opmerkingen, dus ik ben hier heel blij mee. Ik ga ze niet invullen.

De heer **Madlener** (PVV):
Vast dat ik iets liefs zou zeggen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Daar ben ik heel blij mee. Spoorgoederenvervoer is een heel duurzame en veilige manier van goederen vervoeren. Daarom volg ik dat nauwgezet. Ik maak me heel veel zorgen over de inpassing, leefbaarheid en veiligheid

van omwonenden. Dat weet u van mij. Maar ik kijk ook naar hoe de spoorgoederenvervoersector goed zijn werk kan blijven doen, juist omdat het zo'n belangrijke manier van vervoeren van goederen is. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd om een vergelijking van de kosten. Daarmee is natuurlijk nog niets gezegd over winstgevendheid van bedrijven, dus ik denk niet dat we daar heel snel op moeten vooruitlopen. Ik weet ook dat je op verschillende manieren die kosten kunt wegen en optellen, dus het kan in heel veel vormen zijn. Vandaar dat ik dat overzicht wil hebben. Ik ga niet vooruitlopen op conclusies die ik dan kan trekken, maar ik hoop wel dat het ons informatie geeft om te kijken hoe wij de spoorgoederenvervoersector in ons land ook Europees concurrerend kunnen houden. Maar het is onderdeel van een proces. Ik heb niet het idee dat we met alleen het kostenoverzicht misschien dat finale antwoord hebben, maar ik ga heel graag met de sector in gesprek naar aanleiding van het kostenoverzicht over hoe zij dat duiden. Dan kijk ik graag verder. Ik begrijp dat de heer Madlener daar graag met mij verder naar kijkt.

De **voorzitter**:
Meneer Madlener, u heeft geen interrupties meer, maar u heeft uiteraard wel, net zoals iedereen, een tweede termijn. Maar we gaan het hier even bij laten. Geachte afgevaardigde Bouchallikh van GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. Door collega Van Ginneken heb ik nu Harry Styles in mijn hoofd. Het is best moeilijk om me te concentreren, maar ik zal mijn best doen. Ik spreek mede namens de PvdA en over de Eurostar ook namens de Partij voor de Dieren.
Het is bijna zomervakantie. Net zoals velen kijk ik daar ontzettend naar uit. Het is ook het moment om lekker op stap te gaan, hier of in het buitenland. Veel mensen willen dat niet met de auto of het vliegtuig doen, maar met het openbaar vervoer. Dat is ontzettend mooi, ook voor het klimaat. Maar al die mensen worden helaas keer op keer teleurgesteld. Neem nou de Eurostar, een pijnlijk voorbeeld van hoe het weer misgaat. Volgens de krant en vele anderen is het een droomtrein. Waarom valt die dan bijna een jaar uit door werkzaamheden? Krantenkoppen stonden er vol mee. Ook wij hebben deze vraag. De Eurostar is namelijk ontzettend populair. Het is een mooi voorbeeld van hoe het wél kan. Maar met het verdwijnen van deze trein zullen er dagelijks 21 lijnvluchten nodig zijn om dezelfde reizigers te vervoeren. Dat is echt onacceptabel. We zijn het er allemaal over eens dat het treinverkeer veilig moet zijn voor iedereen, maar we weten allang dat er een grote verbouwing aankomt op Amsterdam Centraal. Ik vind het dan ook niet goed te geloven dat er echt geen oplossing mogelijk is die ervoor zorgt dat de treinen naar Londen door kunnen blijven rijden. Bijna een jaar geen Eurostar is niet alleen slecht voor de reizigers. Het zorgt er ook voor dat er in die periode een paar duizend extra vluchten zullen zijn. Die zijn onnodig en erg slecht voor het klimaat. Is de Staatssecretaris het hiermee eens? Hoe heeft zij deze afweging meegenomen in haar inzet voor het behoud van deze trein? In de laatste Kamerbrief staat dat in overleg met alle betrokken partijen opnieuw naar een oplossing gekeken gaat worden. Ik hoop dat die er gauw zal komen. Liever laat dan nooit, zeggen we dan. Graag wil ik de Staatssecretaris meegeven om te onderzoeken of de vertrekterminal tijdelijk naar de opstelplaats bij Watergraafsmeer verplaatst kan worden. Voor de Eurostar-treinen naar het station vertrekken, staan ze daar op een beveiligd terrein. Waarom kan daar niet tijdelijk een vertrekperron inclusief douanecontrole komen? Desnoods werken we met pendelbussen, maar laten we alles op alles zetten om het mogelijk te maken. Ook heb ik met veel interesse geluisterd naar de voorstellen van collega Van Ginneken. Er zijn dus nog wat opties.

Tot slot. We zien graag een evaluatie tegemoet over hoe het zo mis heeft kunnen gaan. Er is namelijk nogal wat onrust ontstaan in de samenleving. Zoals reeds gezegd is dat slecht voor het vertrouwen in het ov, niet alleen vanuit de reizigers maar ook richting internationale samenwerkingspartners. We staan er zo namelijk echt wel lelijk op als Nederland. Eerlijk gezegd schaam ik me een beetje. Kan de Staatssecretaris in ieder geval garanderen dat de samenwerking met Eurostar wordt voortgezet, op wat voor manier dan ook en in welk soort scenario dan ook? Daarover lijkt nog een vraag uit te staan en dat vind ik ontzettend zorgelijk. Ook krijg ik graag een toezegging dat de reizigersorganisaties de komende periode betrokken worden bij de gesprekken over deze verbinding.
Voorzitter. De afgelopen tijd was het voor veel treinreizigers ook om andere redenen geen pretje: uitval van treinen door personeelstekorten, volle treinen en storingen. We zien dagelijks dat de mensen op het spoor kei- en keihard werken om de treinen toch zo goed mogelijk te laten rijden. Daarvoor grote complimenten, want sommige zaken zijn deels ook overmacht. We moeten echter veel meer doen om de trein weer aantrekkelijker te maken.
Een van onze grote zorgen zijn de hoge tarieven. Waar bijvoorbeeld in Duitsland, Oostenrijk en België de overheid besluit om meer te investeren in de betaalbaarheid van het ov, gaan in Nederland de tarieven omhoog. En dan zijn er ook nog collega-Kamerleden die boetes willen gaan innen. Waarom kiest dit kabinet er niet voor om net als in andere landen de trein veel aantrekkelijker te maken? Zo lees ik bijvoorbeeld in het Klimaatpakket van het kabinet amper iets over de rol van het ov. Wat is de concrete ambitie van het kabinet om het ov te stimuleren? Waarom komt die niet uitgebreid in het Klimaatpakket terug?
Als we het hebben over betaalbaarheid, lezen we de hele tijd dat de kosten voor de NS stijgen. Zo moet er meer betaald worden voor het gebruik van het spoor, gaan de energieprijzen omhoog en stijgen de loonkosten. We moeten alles op alles zetten om te voorkomen dat een en ander wordt doorberekend naar de kaartjes, want de reizigers kunnen hier ook niets aan doen. Is de Staatssecretaris het met ons eens dat dit niet de bedoeling kan zijn, zeker niet als de kwaliteit en de dienstregeling van het ov niet verbeteren maar verslechteren? Hoe gaat de Staatssecretaris voorkomen dat de prijzen nog hoger worden?
Voorzitter. We maken ons ook grote zorgen over de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet. Zo is er nog geen duidelijkheid over het minimale niveau van de dienstregeling. Zowel voor het binnenlandse als het internationale treinverkeer hangt door de open toegang nog veel onzekerheid boven het spoor. De Staatssecretaris schrijft zelf in haar brief dat «bij open toegang vervoerders geen vervoersplicht hebben en dus niet verplicht zijn een minimaal aantal ritten te maken». Dit zorgt ervoor dat reizigers er niet zeker van zijn dat die trein de komende jaren blijft rijden. Daarom is het belangrijk dat in de concessie minimale bedieningseisen worden opgenomen voor zowel de binnenlandse als de internationale vervoersopties. Deelt de Staatssecretaris dit? Wanneer gaat zij deze duidelijkheid geven?
Naast duurzaamheid en betaalbaarheid vinden wij toegankelijkheid en vervoersgelijkheid ontzettend belangrijk. Het is goed dat daarvoor meer aandacht is. Ik heb dan ook met interesse de brief gelezen over de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen. Het doel van de conferentie was onder andere het uitwisselen van kennis en het in gang zetten van acties. De Staatssecretaris schrijft dat een en ander nog vorm gaat krijgen, maar kan zij vast meer vertellen? Wat gaat zij doen als stelselverantwoordelijke met doorzettingsmacht? Hoe verhoudt deze conferentie zich tot de Stationsagenda en het bestuursakkoord? Daarin zijn toch al afspraken over deze thema's gemaakt? Zo lees ik bijvoorbeeld dat er nog onderzoek gedaan wordt vanuit het bestuursakkoord naar reisassistentie. Wat moet er nog onderzocht worden? Wanneer kunnen de mensen die deze

assistentie echt zo nodig hebben, eindelijk krijgen waar ze recht op hebben?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank je wel, mevrouw Bouchallikh namens GroenLinks. Mag ik de afgevaardigde Van der Graaf van de ChristenUnie alstublieft verzoeken?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dank u wel, meneer de voorzitter. Ook ik begin met het verdrietige treinongeval bij Voorschoten. Ik sluit dus aan bij de woorden die mevrouw Van Ginneken daarover heeft gesproken. Het is goed dat er uitgebreid onderzoek wordt gedaan naar de toedracht. Ik vraag de Staatssecretaris of zij mogelijk al weet wanneer de onderzoeken daarnaar zijn afgerond.
Voorzitter. Een van de plekken waar veiligheid er het meest toe doet, zijn de spoorwegovergangen. Daarover heeft de Kamer een voortgangsbrief ontvangen. De Staatssecretaris weet dat wij dit een belangrijk onderwerp vinden. Het is dan ook goed om te lezen dat de risicobeoordeling verbeterd wordt en dat er een Plan van Aanpak Overwegveiligheid ligt. Ik las dat een wettelijke normering voor overwegen ontbreekt. We hebben een motie ingediend om een juridisch onderzoek te doen naar wat er dan wel mogelijk is. Dat komt in het najaar naar ons toe, dus ik ga ervan uit dat we er dan verder over spreken. Wel vraag ik de Staatssecretaris of op de 41 NABO-locaties waarvoor voorlopig nog geen zicht is op opheffing, tijdelijke maatregelen mogelijk zijn. Ik vraag haar ook of de beveiligde overwegen die onveilig zijn, bijvoorbeeld die in Leeuwarden, bij het BO MIRT aan de orde komen. Dit vraagt immers ook inzet van de medeoverheden.
De brief van 24 april over de HRN-concessie baart ons zorgen. Ik lees dat de tarieven worden aangepast en dat er een spitstoeslag zou worden gecreëerd. Bij het debat hierover heb ik een motie ingediend om te voorkomen dat die spitstoeslag er zou komen. Ik stel de Staatssecretaris dus een paar kritische vragen. Welk effect wordt er beoogd? Heeft de Staatssecretaris enig inzicht in de prijselasticiteit van de spitsreiziger? Is het niet zo dat de reizigers straks gewoonweg nog meer moeten betalen om te staan in overvolle spitstreinen? Graag krijg ik een reactie.
De Staatssecretaris geeft aan te kijken hoe de dienstregeling wordt aangepast aan een veranderde vervoersvraag. Dat zou zomaar een kip-eidiscussie kunnen worden: minder treinen laten rijden omdat er minder reizigers zijn, zal onvermijdelijk leiden tot minder reizigers omdat er minder treinen zijn. Ziet de Staatssecretaris dit ook zo? Wat zijn de gevolgen daarvan voor de reizigers en hun bereikbaarheid? Wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen?
Daarnaast ben ik benieuwd waaraan de Staatssecretaris nu precies denkt bij «beleidsopties die een impuls kunnen geven aan de gehele ov-sector en daarmee ook goed kunnen uitwerken op de businesscase van een nieuwe HRN-concessie». Wat betekent dit concreet? Net als mijn collega's vraag ik haar om de Kamer voor de zomer te informeren over de routekaart voor uniforme poortjes, het enkelvoudig in- en uitchecken. En hoe staat het met de motie die ik heb ingediend en die is aangenomen, om te komen tot een generieke «geld terug bij vertraging»-regeling voor alle spoorvervoerders, zodat reizigers die overstappen niet tussen wal en schip raken?
Ik kom op het internationale spoor. Ik sluit aan bij de vragen die de collega's hebben gesteld over Eurostar. Het is belangrijk om vanuit Nederland een vertrekplek te hebben. Ik vraag naar de opties van paspoortcontrole ín de trein, het uitbreiden van capaciteit in Rotterdam en extra verbindingen daarheen via de hsl. De review die ik heb gelezen geeft aan dat bouwen rondom de bestaande terminal en tegelijkertijd gebruik blijven maken van de huidige terminal technisch complex is, maar niet

onmogelijk. Wat betekent dit voor de Staatssecretaris? Welke actie onderneemt zij daarop? Is de Staatssecretaris bereid de bestemming Bremen-Hamburg toe te voegen aan de Nederlandse Actieagenda Trein en Luchtvaart?
Wat betreft de Lelylijn heb ik antwoord gekregen op de uitgebreide set Kamervragen, waarvoor dank. Het leidt volgens mij wel tot een forse vervolginspanning, want we hebben gezien dat de Duitse Bondsregering niet op deze lijn zit. De deelstaten lijken er wat anders in te zitten. Nu de TEN-T-triloog gaat beginnen is het belangrijk om ook de steun van de Duitsers daarbij te hebben. Wat voor acties onderneemt de Staatssecretaris hierop? Ik denk dat daar echt wat beweging in moet gaan komen, of sterker nog: een grote push. We zien namelijk dat de Deutsche Bahn wel flink meewerkt aan de verbinding Dresden-Praag. Er is dus ook concurrentie ín Duitsland.
Dan de verstoringen. Op 14 maart lag heel Noord-Nederland plat door een storing bij de verkeersleidingspost. Meer dan de helft van Nederland zat zonder treinverkeer. Noord-Nederland is kwetsbaar op spoorgebied. Ik vraag naar het perspectief voor de aanpak van de flessenhals Zwolle-Meppel. We hebben extra geld beschikbaar gesteld voor de aanleg van een extra perron bij Meppel. Ook de Nedersaksenlijn kan een belangrijke bypass zijn. Wanneer is het MIRT-onderzoek afgerond? Hoe wil de Staatssecretaris er zorg voor dragen dat de verkenningsfase echt aansluitend kan plaatsvinden?
Met betrekking tot de recente storing rondom Amsterdam vraag ik of het vereenvoudigen van de dienstregeling deze ellende van afgelopen zondag en in maart had kunnen besparen. Deze maatregel is niet opgenomen in het actieplan. Verdient dit nu niet een nadere beschouwing?
Met betrekking tot de Stationsagenda en toegankelijkheid sluit ik aan bij de vragen die de collega's daarover al hebben gesteld.

De **voorzitter**:
U dient nu af te ronden.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Mag ik nog één afrondende vraag stellen?

De **voorzitter**:
Ja, één vraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Hoe verzekert de Staatssecretaris dat de stations bij het verbouwen ervan toegankelijk blijven voor mensen met een beperking?

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van der Graaf namens de ChristenUnie. Meneer Madlener, aan u is de beurt namens de PVV, de Partij voor de Vrijheid.

De heer **Madlener** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik namens de PVV-fractie ons medeleven betuigen aan de overleden treinmachinist en de 30 gewonden bij het treinongeluk. Ik sluit uiteraard aan bij de rest van de commissie. Het is heel triest. We zullen het onderzoek in spanning en met interesse afwachten.
Ik begin met de storing in Amsterdam. Dat was wel de slechtste reclame voor de trein die er in de laatste jaren is geweest. Wat hier gebeurd is, was werkelijk ongelofelijk. Allereerst: het systeem moet redundant zijn. Er moeten back-upsystemen zijn, zodat dit niet kan gebeuren, maar het systeem heeft gefaald. Dan denk je: hoe kan dat nou? Als je al een back-up hebt, doet de back-up het ook niet. Als ik op de intensive care lig, hoop ik toch niet dat de hartmachine ermee stopt en zegt: sorry, het is niet gelukt.

Ik ben dus heel benieuwd hoe dit gebeurd kan zijn. Als dit gebeurt, is de kans dat het nog een keer gebeurt natuurlijk ook aanwezig. Dit systeem is immers niet het enige in zijn soort. Ik ben dus heel benieuwd naar het onderzoek. Er zal nu geen antwoord op komen, maar we moeten hiervoor natuurlijk heel veel aandacht hebben.
Je kunt zeggen «overmacht» en «de systemen waren niet op orde». Oké, dat is zo. Maar wat me nog het meest stoorde, is dat er mensen hebben moeten overnachten op een centraal station, in Nederland. Dat kon ik werkelijk niet geloven. Je moeder zal daar maar staan en moeten overnachten op een of ander tochtig station. Je kan beroofd worden. Er kan ik weet niet wat gebeuren. Het is toch niet te geloven. Veel dochters ... Nou ja, ik vind dat mijn zoon ook veilig ... Het is voor iedereen onacceptabel dat je moet overnachten op een station en dat de NS zegt: er zijn zo veel mensen; we kunnen geen bussen sturen, want dan loopt Amsterdam vol. Ik denk dan: hoeveel bussen hebben ze dan gestuurd? Hoeveel hebben ze er gestuurd? Dat zou ik weleens willen weten. Je moet er toch alles aan doen om dit te voorkomen? Je kunt mensen toch niet een nacht op een station laten staan? Absurd, voorzitter, absurd.
Ik hoop dat de Staatssecretaris hier bovenop zit en dit echt nooit meer laat gebeuren, maar het is al eerder gebeurd. Laten we dat niet vergeten. Dit was niet de eerste keer. Het is echt onacceptabel. Ik houd er niet van om het woord «onacceptabel» te gebruiken, want dat doen al die politici. Die roepen altijd «o, onacceptabel», en vervolgens gebeurt er niets. Maar hier moet echt wat gebeuren. Het kan echt niet zo zijn dat mensen op een station moeten slapen.
Goed. Dan kom ik op de boete voor de NS.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van meneer Boutkan.

De heer **Boutkan** (Volt):
Ik heb toch heel even een vraag. Wat is dan precies het verschil voor de PVV tussen iemand, zoals een statushouder, die in een weiland moet slapen en iemand die in een station moet slapen? Dit gepassioneerde betoog verwacht ik dan voor alle mensen.

De heer **Madlener** (PVV):
Wij willen inderdaad juist dat niemand in een weiland moet slapen. Vandaar dat die grenzen dicht moeten. Er komen veel te veel mensen hiernaartoe. Natuurlijk slapen die mensen dan in een weiland, want we hebben die opvang niet. Dat weet u ook. Als u zegt «kom maar hier» of als u zegt «al die zielige arme kinderen mogen allemaal komen», zoals de ChristenUnie doet, dan vraag je erom dat nog meer mensen hun kinderen naar Nederland gaan sturen en dat nog meer mensensmokkelaars zeggen «ga maar naar Nederland». Dat gebeurt ook in de praktijk. Dus uw zachte heelmeesters maken stinkende wonden.

De **voorzitter**:
U dient via de voorzitter te spreken, niet rechtstreeks.

De heer **Madlener** (PVV):
Sorry, voorzitter, via de voorzitter, maar de voorzitter zal het vast met mij eens zijn. Misschien zijn wij het erover eens dat we de opvang in Nederland niet hebben. Dus de grenzen moeten dicht. Doe er wat aan. Ik hoop dat u me daarin steunt.

De **voorzitter**:
Meneer Boutkan, is dit zo akkoord?

De heer **Boutkan** (Volt):
Ik hoef er niet op te reageren.

De **voorzitter**:
Prima. Meneer Madlener, u vervolgt uw betoog. U heeft nog ongeveer anderhalve minuut.

De heer **Madlener** (PVV):
Goed. Over de boete van 1,5 miljoen euro heb ik in het debatje met de heer Minhas al iets gezegd. Uiteraard moet de NS de grootst mogelijke boete krijgen voor zo'n wanprestatie. Als je een afspraak maakt en extra geld krijgt om een dienst te leveren en het vervolgens niet doet ... Ik vind het werkelijk ... Nou ja, de boete is dus goed: de maximale boete. «Slechts» 1,5 miljoen zou ik zeggen, maar goed. Maar die moet je dan niet innen bij het bedrijf. Gelukkig zijn de salarissen eindelijk verhoogd, na een hoop strijd zeg ik erbij, want het personeel van de NS heeft ook te maken met die mega-inflatie, deels veroorzaakt door het kabinetsbeleid. Eindelijk, na veel strijd en stakingen hebben ze dan die loonsverhoging. De trein is nu eenmaal een soort gesloten systeem. Er wordt niet heel veel winst gemaakt. Per saldo is het ov een hele dure hobby. Dat lijken sommige fracties hier weleens te vergeten. Als je ergens geld weghaalt, moet er ergens anders geld bij. Anders gaat er absoluut of in de salarissen of in de ticketprijs of in de dienstverlening iets veranderen. Het is een gesloten systeem waar niets bij komt of af gaat. Je kunt hier dus van alles vragen, ook internationale lijnen, maar het gaat altijd ten koste van iets anders. Goed, voorzitter. Mijn oproep of mijn vraag aan de VVD is om het volgende te steunen. Het is prima om een boete te kunnen opleggen aan een niet-presterende NS, maar dan aan de bestuurders die hiervoor verantwoordelijk zijn. Ik weet niet wie toen de CEO was. Ik weet wel dat de salarissen van de directie zeer hoog zijn. Die zijn niet volgens de balkenendenorm; en het is te gek voor woorden dat er helemaal geen prestatie in zit. Althans, dat vraag ik aan de Staatssecretaris. Is er een prestatie nodig voor de 0,5 miljoen voor de CEO van de NS? Of is het gewoon «alsje-blieft»? Ik ben benieuwd. Is de Staatssecretaris bereid om dit dan te veranderen? Het is een staatsbedrijf, dus ik hoop niet dat ... We hebben één regering en daar zit de Minister van Financiën ook in. Zover is dat lijntje dus niet. Dit is een hele normale vraag, dus ik hoop dat er ook een heel normaal antwoord op komt. Dit is toch gewoon openbare informatie. Wat betreft de personeelsbezetting NS ben ik blij dat er eindelijk meer hoofdconducteurs komen. Dat is ook hard nodig. Het heeft ook een link met een vraag die ik nog heb. We hebben allemaal de enorme onveiligheid gezien. Die wordt ook benoemd.

De **voorzitter**:
U dient af te ronden, heel snel.

De heer **Madlener** (PVV):
Oei. De onveiligheid is groot. Hoe zit het met het zwartrijden? We horen er nooit meer wat over. Ik weet dat er in de metro enorm veel wordt zwartgereden en dat de inkomsten dalen omdat het aantal reizigers daalt, omdat er veel zwartgereden wordt. Hoe zit dat bij de trein?

De **voorzitter**:
Oké. Dat was 'm. Dank u wel voor uw inbreng namens de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):
Oké. Dank u.

De **voorzitter**:
Sommige vragen zijn natuurlijk niet goed geadresseerd, want als het om staatsbedrijven gaat moeten de vragen worden gesteld aan de Minister van Financiën en niet aan de Staatssecretaris van IenW.
We gaan kijken hoe laat het nu is. We gaan even schorsen. We schorsen tot 14.50 uur. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 14.32 uur tot 14.57 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen het commissiedebat Spoor. Het woord is aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Ik wil aan de Staatssecretaris vragen of ze in blokjes gaat werken en, zo ja, welke blokjes. Ik sta de leden dan aan het einde van een blokje toe om te interrumperen. Alstublieft, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dank u wel, voorzitter. Ik begin met een algemene introductie en wat antwoorden op de meer algemene vragen. Dan heb ik een blokje over de storingen in Amsterdam, daarna een blokje Eurostar, daarna een blokje goederen en dan een blokje sociale veiligheid. Daarna heb ik nog een vrij dikke map overig. Dus voor degenen die denken dat ik vragen niet beantwoord: er zou een grote kans kunnen zijn dat die bij het blokje overig zitten.
Ik begin dus met het blokje algemeen. Goed spoorvervoer is natuurlijk cruciaal voor onze samenleving, om naar werk of school te gaan, om familie en vrienden te bezoeken en om goederen per spoor van en naar Nederland te vervoeren. Op het moment heeft het ov in Nederland het niet altijd even gemakkelijk. Daarom gaan we het Toekomstbeeld OV ook herijken. We moeten realistisch zijn over wat haalbaar is en ook over wat niet haalbaar is.
Er zijn natuurlijk ook altijd een aantal lichtpuntjes. Zo is het sinds deze week in heel Nederland mogelijk om met je bankpas in te checken in het openbaar vervoer. Dat is een mooie oplossing om het ov aantrekkelijker te maken. Ik baal natuurlijk enorm van de problemen met Eurostar op dit moment. Daarop zal ik straks verder ingaan. Ik ben wel weer heel erg blij dat Eurostar, NS en ProRail nog een laatste poging gaan doen om nog een keer samen te gaan kijken naar wat er eventueel wel kan.
We gaan bewoners betrekken bij de toekomst van het spoorgoederenvervoer in Nederland. Dat was een heel goed idee van mevrouw Van Ginneken. Dat heb ik dan ook met overtuiging overgenomen. Ik weet niet of de leden het toevallig al hebben gelezen tijdens de pauze, maar heel actueel is dat ProRail de oorzaak van de storing bij de verkeersleiding in Amsterdam heeft gevonden. Het bleek een probleem in de hardware te zijn. Dit betekent dat dit weekend de post in Amsterdam weer open kan. De komende tijd zal ongetwijfeld uitdagend blijven en ook om lastige keuzes vragen. Ik zet daarom alles op alles om samen met de sector een zo goed mogelijk spoorproduct neer te zetten.
Meneer Krul vraagt mij of ik het beeld van een verschralend ov in landelijk gebied herken, en of ik daarop wil reflecteren. Ik herken dat beeld. Ik zie dat het een enorme uitdaging is om het klassieke collectieve openbaar vervoer, met name de bus, betaalbaar en toekomstbestendig te houden. Ik ben en blijf samen met de sector en betrokkenen in gesprek over oplossingen die kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid voor iedereen en aan een betaalbaar openbaarvervoersysteem voor de reiziger. Mijn hoofdprobleem, en volgens mij ook dat van de Kamer, is dat er echt onvoldoende middelen zijn. Natuurlijk ben ik hierover ook al in gesprek met andere collega's. Maar hoe graag ik de portemonnee ook zou willen trekken, er zijn rijksbreed gewoon problemen met de budgetten. Ik zou natuurlijk heel erg graag wat extra doen, omdat ik die druk ook herken.

Wat ik wel kan doen, is kijken hoe ik de sector kan helpen om slimme ideeën met elkaar uit te wisselen. Daarom heb ik een paar maanden geleden ook de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen georganiseerd. Dat was een heel goede conferentie. Er waren niet alleen maar ov-bedrijven bij, maar ook lokale bestuurders. Er waren bedrijven bij. Er waren vertegenwoordigers namens de reizigers bij. Reizigers zelf waren erbij aanwezig. Daar werd gezegd: er zijn hier zoveel goede ideeën, laten we die nou eens bundelen en uitwerken en kijken hoe we daar samen van kunnen leren. Daarom gaan we in het najaar een vervolgconferentie organiseren. Het is de bedoeling om een en ander dan nog verder te concretiseren, zodat mensen ook handvatten hebben om slimme oplossingen te bedenken.
Ik ben ook heel intensief in gesprek met Zeeland. Daar zijn ze aan het zoeken naar manieren om niet van die grote bussen leeg te laten rijden, maar heel toegepast maatwerk te leveren. Daarbij hebben ze vaak oplossingen met betrekking tot wet- en regelgeving nodig en natuurlijk wil ik daar dan ook naar gaan kijken.
Mevrouw Bouchallikh vroeg naar de concrete ambitie van het kabinet om het openbaar vervoer te stimuleren. Het openbaar vervoer is voor het kabinet een belangrijke duurzame vorm van vervoer voor de bereikbaarheid van Nederland. Het afgelopen jaar is besloten tot grote investeringen in het ov, waaronder 4 miljard voor het ontsluiten van nieuwe woningbouwwijken. Op dit moment wordt gewerkt aan de realisatie van de plannen. Omdat we ervan uitgaan dat de reizigersaantallen weer sterk zullen toenemen, houden we vast aan de doelen voor de lange termijn. Wel hebben we besloten om het Toekomstbeeld OV 2040 te herijken naar aanleiding van de actuele situatie. Die actuele situatie bespreek ik actief met de sector en binnen het kabinet, om de reiziger voldoende ov te kunnen blijven bieden.
Mevrouw Bouchallikh vroeg ook waarom de ambitie niet uitgebreid in het Klimaatpakket terugkomt. Daarop had ik wellicht ook wat meer gehoopt, maar bij het Klimaatpakket is steeds gekeken naar impact en effect. Dan zie je dat de voorstellen zoals wij die hebben gedaan een minder grote impact hadden op het klimaat dan andere voorstellen die gedaan zijn. De uiteindelijke keuzes zult u toch moeten bespreken met de Minister voor Klimaat en Energie.
Mevrouw Bouchallikh vraagt ook waarom het kabinet er niet voor kiest om de trein veel aantrekkelijker te maken. Wij werken natuurlijk continu aan de aantrekkelijkheid van ons openbaar vervoer. Het is sinds kort overal in Nederland mogelijk om in en uit te checken met een bankpas. We investeren ook in openbaar vervoer. Kijk naar de beschikbaarheidsvergoeding die wij hebben vrijgemaakt en naar de transitievergoeding die wij daarna hebben vrijgemaakt. Dit zijn allemaal manieren waarop we proberen het ov zo aantrekkelijk mogelijk te houden. Dit gaat niet om peanuts; het gaat om honderden miljoenen die we daarin per jaar hebben geïnvesteerd.
Meneer Krul vroeg iets specifieker door op het Zeelandinitiatief. Hij vroeg of we de spaghetti willen aanpakken en het slimmer willen organiseren. Dat zijn ook oplossingen. Ik voel me heel erg betrokken bij de regionale bereikbaarheidsopgave. Daarom ondersteun ik heel erg het initiatief van Zeeland, maar ook dat van andere regio's. Samen met mijn collega's in Zeeland werk ik aan een routekaart, zoals die ook is opgesteld in de motie-Van Ginneken/Van der Graaf. Daarin brengen we ook de belemmeringen in de regelgeving in kaart. Dit zorgt ervoor dat we de kansen en belemmeringen steeds scherper krijgen. De regelgeving is maar één onderdeel daarvan. Oplossingen moeten gezamenlijk worden opgepakt met de decentrale overheden, alsook met collega's van andere departementen. Ik heb eerder aangegeven dat ik het initiatief daarin wil nemen. Dat doe ik als onderdeel van de uitwerkingsagenda van de Mobiliteitsvisie 2050.

Dit was het blokje algemeen, voorzitter.

De **voorzitter**:
Het blokje algemeen. Meneer Krul, en welkom terug.

De heer **Krul** (CDA):
Dank u wel, Staatssecretaris, voor de antwoorden. Het is goed om te horen dat de Staatssecretaris het beeld herkent dat het ov verschraalt. Het is ook goed om te horen dat zij in gesprek is met haar collega's. Ik zou haar echt willen aanmoedigen om dit gesprek hard te voeren, want het is broodnodig. Het is ook goed om te horen dat slimme ideeën zeker ook onderdeel zijn van de oplossing. Ik wil even doorvragen op die slimme ideeën, en dan specifiek op het stukje Zeeland. Het is ook goed om te horen – nog een keertje – dat het gesprek loopt, maar ik heb eigenlijk best wel een concrete vraag. Als ik het goed lees, is het gewoon een aanpassing op de Wet personenvervoer. Hebben we dan echt een routekaart nodig met daarna een integratie van de Mobiliteitsvisie? Of kunnen we een keer bewijzen dat we korte klappen kunnen maken en parallel gewoon die wet gaan aanpassen met elkaar? Als ik het goed begrijp, is die eigenlijk het grootste euvel.

De **voorzitter**:
Excellentie.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Nog heel even voor het beeld: de heer Krul vraagt of de Staatssecretaris ziet dat het ov aan het verschralen is. Ik zie dat het ov heel erg dreigt te gaan verschralen. Ik krijg heel veel signalen vanuit de provincies; die zijn verantwoordelijk voor het regionale openbaar vervoer, ook voor de buslijnen. Zij zeggen dat ze even niet meer weten hoe ze het allemaal moeten doen. Ik heb net nog met de gedeputeerde van Gelderland gesproken. Hij kwam een document aanbieden dat ook de Kamerleden van deze commissie allemaal hebben mogen ontvangen. Ik heb hem nog gecomplimenteerd met dat ze wederom toch 13 miljoen euro hebben gevonden om de basisdienstregeling zo goed mogelijk op orde te houden. Ik denk dat dat sowieso in tijden van krapte van geld onze ambitie moet zijn. Het liefst zou ik natuurlijk willen dat we meer, meer, meer deden, maar laten we proberen op z'n minst de basis zo veel mogelijk in de lucht te houden, zodat mensen op een goede manier bereikbaar blijven.
Je ziet dat de druk op het openbaar vervoer en op de infra hoog is. Het lijkt mij dus wel goed om daar op een wat meer structurele manier naar te gaan kijken. En dan kijk ik met name even naar de Kamer voor eventuele volgende periodes. Nu doen we dat met bijvoorbeeld de transitievergoeding en daarvoor met de beschikbaarheidsvergoeding. Plus dat we nog te maken hebben met de na-ijleffecten van corona. Je ziet dat mensen op andere manieren reizen, maar ook dat ze minder met het openbaar vervoer reizen. Ze zijn niet allemaal teruggekomen in het openbaar vervoer en het duurt langer voordat dit zich herstelt. Plus we hebben inflatie. Plus we hebben gestegen arbeidskosten. Al deze facetten wegen mee in de totale prijs die we met z'n allen bereid moeten zijn te betalen voor het in stand houden van het openbaar vervoer. Voor mij is dat echt een heel belangrijk aandachtspunt. Ik blijf dus altijd zoeken naar goede oplossingen. Ik vind het natuurlijk wel prettig om daar ook met de commissie over te spreken en haar visie daarop te horen, zodat ik die kan meewegen in mijn eigen plan van aanpak richting een voorstel dat ik voorbereid.
Ik weet niet of er nog vragen waren over het blokje algemeen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Bouchallikh heeft nog een vraag.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Ik heb een vraag over dit blokje en inderdaad over het gesprek met ...

De heer **Krul** (CDA):
Sorry, ik had nog een tweede vraag gesteld.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
O, dan wacht ik. Nee? Oké, de voorzitter mag beslissen.

De **voorzitter**:
Die tweede vraag van meneer Krul neemt de Staatssecretaris dadelijk gelijk mee. U was niet vergeten, meneer Krul.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Oké. Ik wilde dus terugkomen op het gesprek met de Gelderse delegatie, maar ook op het feit dat de Staatssecretaris zegt: het zijn geen peanuts wat wij doen. Volgens mij heeft niemand hier dat gezegd. Er wordt inderdaad geïnvesteerd, maar het is niet genoeg. De oproep die zojuist gedaan werd, bevestigt dat ook inderdaad. De Staatssecretaris zegt: de mensen komen niet meer terug. Dat snap ik ook wel. Op het moment dat de treinen niet goed zijn, het ov verschraalt en je dus niet meer kunt rekenen op die dienstverlening, juist ook omdat er niet voldoende geld is, moeten wij de verantwoordelijkheid nemen om het te ondersteunen en die neerwaartse spiraal te stoppen. Ik hoor de oproep van de Staatssecretaris om met structurele voorstellen te komen. Dat doen we hier vanuit de oppositie bijna iedere keer. Wat kan de Staatssecretaris dan wel doen? Hoe kunnen we elkaar vinden in wat wel mogelijk is? We zien immers iedere keer luid en duidelijk dat het gewoon niet genoeg is, ondanks dat het geen peanuts zijn.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Bouchallikh. En inderdaad graag de tweede vraag van meneer Krul erin meenemen, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja. De heer Krul vroeg heel specifiek of het probleem dat we zien met betrekking tot de wet- en regelgeving al kan worden opgepakt? Ik ben wel aan het kijken naar wat nu al mogelijk is. Als we een versnelling kunnen maken, moeten we dat vooral niet laten. Ik vind wel dat we er natuurlijk altijd voor moeten waken om niet aan hapsnapbeleid te doen. Ik weet niet of dit helemaal goed Nederlands is. We moeten er wel voor zorgen dat we het niet te veel opknippen. Ik weet wel dat de voorzitter meer van het hapsnapbeleid is. Misschien is het wat Limburgs? Ik weet het even niet. Goed, het maakt ook niet uit. U snapt hopelijk wat ik bedoel. We moeten het dus wel altijd bekijken vanuit die grotere paraplu.
Wat betreft de situatie in Zeeland zie ik dat zij heel goed aangeven waar zij behoefte aan hebben. Spaghetti ontwarren vind ik een lastige, omdat ik merk dat er veel behoefte is aan maatwerk. De ene regio is echt de andere niet. We zullen dus moeten kijken hoe we elke regio op een zo goed mogelijke manier kunnen bedienen. Als er landelijke regelgeving is waardoor goede, slimme oplossingen gehinderd worden, gaan we daar natuurlijk al eerder naar kijken.
Ik snap, in antwoord op de vraag van mevrouw Bouchallikh, dat er regelmatig dit soort gesprekken zijn. We proberen ook al heel erg veel te doen. Ik merk aan de gesprekken met bestuurders uit de regio dat ze voor een uitdaging staan. Overigens zijn zij niet alleen. Ik hoor dat ook van andere collega's op andere beleidsterreinen, of het nou zorg, onderwijs of iets anders is. Iedereen heeft te maken met uitdagingen, met prijsstijgingen; kijk naar de bouw. We kunnen onze euro maar één keer uitgeven. In het spoorse domein zijn alle euro's in principe bestemd. Op het

moment dat er wordt aangegeven dat er meer geld moet naar dat regionale vervoer, zal dat ergens uit die spoorse begroting moeten komen. Dat zijn de afspraken zoals die normaal gezien ook werken. De vraag is eventjes of dat nodig is en zo ja, waar we die ruimte gaan zoeken. Dat zijn vragen die ik mijzelf op dit moment actief aan het stellen ben. Als het nodig is, moeten we natuurlijk kijken wat er kan. Je ziet ook dat er met name moet worden gekeken naar structurele oplossingen. Gelderland bijvoorbeeld – ik zei dat net al – doet er nu alweer 13 miljoen bij, boven op alle incidentele bedragen die ze er al bij doen om het basisniveau op orde te houden. Als je dat bekijkt, is dat net een citroen die langzaam maar zeker wordt uitgeknepen. Op een gegeven moment is die gewoon uitgeknepen en dan moet je naar het hele systeem kijken. Dat wil ik proberen te doen. Ik heb daarbij de hulp van de commissie nodig om te bekijken welke keuzes je dan eventueel zou moeten maken als er een meerderheid is die dat ook van belang vindt.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Ik vind het heel treffend hoe de Staatssecretaris het beschrijft als «een citroen die wordt uitgeknepen», want we vragen dit nu wel aan verschillende regio's en vervoerders. Er wordt dan weer gezegd dat we naar structurele oplossingen moeten gaan. We hebben hiervoor als Kamer vaak voorstellen gedaan, bijvoorbeeld het verlengen van de beschikbaarheidsvergoedingen, en de tegemoetkoming in bedragen. Dat zijn structurele oplossingen, juist ook om te voorkomen dat regio's zelf elke keer moeten bijlappen en uiteindelijk zelf in de problemen komen. Ik vraag de Staatssecretaris heel concreet: als al hetgeen wij tot nu toe hebben voorgesteld, blijkbaar niet kon, wat kan dan wel? Wat doet de Staatssecretaris als stelselverantwoordelijke? De regio's nemen verantwoordelijkheid en weten wel ergens geld te vinden. De Staatssecretaris zegt eigenlijk dat het gewoon op is. Als dat is wat de Staatssecretaris zegt, wat zijn we hier dan aan het doen met z'n allen? Als het helemaal op is, zie ik niet in hoe we dan wel met een structurele oplossing kunnen komen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
We hebben natuurlijk ook voor dit jaar 150 miljoen geregeld. Het is dus niet zo dat we niks doen, maar als er aanvullend iets moet worden gedaan, is ook onze citroen op dit moment uitgeknepen, zal ik maar zeggen. Er moeten dan andere keuzes worden gemaakt. Er zal moeten worden geschoven binnen bijvoorbeeld de ambities die we hebben. Ik ben altijd bereid ernaar te kijken. Als er nood is, wil ik dat wel doen. Ik zou bijvoorbeeld een aantal voorstellen naar de commissie kunnen brengen over hoe dat eventueel mogelijk is. Ik kan niet meer naar Financiën gaan en zeggen: we hebben een probleem, kan er iets bij? Zo zit de tijd en de financiële situatie niet meer in elkaar.

De **voorzitter**:
En op welke termijn kunnen we die voorstellen verwachten, mevrouw de Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik vermoed dat dat een onderdeel van de begrotingsbespreking is, maar ik zal kijken wat ik kan doen om zo snel mogelijk een voorstel richting de Kamer te brengen om te kijken hoe je dat kunt doen in het geval je richting de regio's iets wilt doen, ook als Kamer. Sommige regio's hebben zelf geld gevonden, terwijl andere daar misschien op een andere manier naar kijken. Is het echt nodig? Ik vind dat ook echt naar slimme oplossingen gekeken moet worden. Ik vind het geen goed idee om mee te betalen aan hele grote lege megabussen waar geen passagiers in zitten en die lucht aan het verplaatsen zijn. We moeten ook wat terugverwachten. Wat doen de streekvervoerders? Wat doen de provincies? Ik heb nu geen

middelen om daarin te kunnen handelen. Dit is een groot voorbehoud dat ik moet maken, ook richting het CDA en GroenLinks die daar specifiek naar vroegen. Als er wat van mij verwacht wordt, zal ik richting de Kamer moeten komen met voorstellen om te schuiven.

De **voorzitter**:
Nogmaals dank voor die toezegging voor die voorstellen, maar het gaat er wel om wanneer we ze kunnen verwachten. Ook bij een begrotingsbehandeling moeten Kamerleden kunnen amenderen en moeten Kamerleden moties kunnen indienen. Daarvoor moeten voorstellen wel tijdig binnen zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat is in het najaar, voorzitter, dus dat zal parallel lopen met de begrotingsbespreking. Omdat het ook voor deze commissie een belangrijk punt is, kan ik me voorstellen dat het ook nog in een apart stuk iets van tevoren besproken zal worden om mee richting te geven aan de begrotingsbespreking.

De **voorzitter**:
Dus in ieder geval ruim voor de begrotingsbehandeling. Dank u wel. Dat gaan we noteren. Mevrouw Bouchallikh, bent u tevreden? En meneer Krul ook? Mooi. Dank u wel. Dan gaan we naar het tweede blokje, mevrouw de Staatssecretaris, over de storing in Amsterdam.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Afgelopen zondagavond, inclusief de nacht naar maandag, was geen goede reclame voor het spoor. Vanaf ongeveer 17.00 uur vielen de treinen van en naar Amsterdam uit door een storing in de computersystemen van de verkeersleiding. ProRail dacht rond een uur of acht de oorzaak gevonden te hebben, waarna het treinverkeer weer werd opgestart. Helaas keerde de storing terug, met alle gevolgen van dien. Veel reizigers konden daardoor niet meer met de trein naar huis of naar een andere bestemming. Ze zijn door NS opgeroepen ander vervoer te organiseren. Dat bleek helaas niet voor iedereen mogelijk. In Utrecht en Amsterdam zijn, in samenwerking met andere organisaties, opvangplekken georganiseerd, onder andere in de Jaarbeurs en de Ziggo Dome. Helaas hebben ook reizigers de nacht doorgebracht op Amsterdam Centraal Station. NS compenseert reizigers op gepaste wijze voor de extra onkosten die ze hebben gemaakt. Reizigers die daar speciale vragen over hebben, kunnen terecht op een speciale website die NS daarvoor heeft ingericht. ProRail heeft in de nacht van zondag op maandag op het Operationeel Controle Centrum Rail, OCCR, in Utrecht een vervangende verkeersleidingpost ingericht.
Vandaag heeft ProRail bekendgemaakt dat de oorzaak van de storing gevonden is en dat de terugkeer van de verkeersleiders naar Amsterdam in de nacht van vrijdag of zaterdag zal plaatsvinden. In en rond Amsterdam is dan tijdelijk geen treinverkeer mogelijk. ProRail en NS hebben al aangekondigd dat ze de verstoring uitvoerig zullen evalueren, inclusief de procedure rondom de uitwijk naar het Operationeel Controle Centrum Rail. Ik vind dat de reiziger dat van ze mag verwachten. Ik vind het belangrijk dat ProRail en NS in die evaluatie naar de technische oorzaak ook kijken naar de uitwijkprocedure, naar het Operationeel Controle Centrum Rail en naar de communicatie met de reiziger, waaronder het bereiken van de verschillende reizigersgroepen. Nu de oorzaak gevonden is, wil ik zo snel mogelijk door de raad van bestuur van ProRail worden bijgepraat over hoe die situatie zich heeft kunnen voordoen, welke beheersmaatregelen er zijn genomen en met name hoe je dit richting toekomst kunt voorkomen; een terecht punt van de heer Madlener.

Hierover is nog een aantal vragen gesteld. Mevrouw Van Ginneken vroeg waar het misging. De heer Krul vroeg daar ook naar. Dat zijn heel terechte vragen die ook gesteld moeten worden. Ik zou daar ook graag een antwoord op willen hebben. Zoals ik gisteren in mijn brief aan de Kamer heb gemeld, zullen ProRail en NS die storing grondig evalueren. Ik vraag NS om de vragen en de communicatie met reizigers in algemene zin heel goed in de evaluatie mee te nemen en mij over die uitkomsten te berichten. Vervolgens zal ik de Kamer daarover informeren.
Mevrouw Van Ginneken en meneer Krul vroegen ook naar het Operationeel Controle Centrum Rail. Waarom is er pas om 3.00 uur 's nachts besloten om over te gaan naar het noodcentrum? Toen de storing rond 20.00 uur verholpen leek, maar toch vrij snel weer terugkwam, waren al voorbereidingen getroffen voor een uitwijk naar het Operationeel Controle Centrum Rail in Utrecht. Een overgang naar die uitwijklocaties duurt meerdere uren en in die tijd kan er geen veilig treinverkeer van en naar Amsterdam plaatsvinden. Er was nog wel zeer beperkt treinverkeer nodig omdat diverse reizigers- en goederentreinen uit het getroffen gebied weggeleid moesten worden. Het crisisteam heeft ervoor gekozen om in de nacht uit te wijken omdat dit naar hun inzicht de grootste haalbaarheid zou geven om de volgende dag de treindienst weer stabiel te kunnen hervatten.
Mevrouw Van der Graaf vroeg of het vereenvoudigen van de dienstregeling had kunnen leiden tot het sneller oplossen. Het verschaffen van reis- en omreisadvies is een taak van NS. Ik zie het belang van goede communicatie over het reisadvies aanstaande vrijdagnacht bij NS en zal dat bij ze onder de aandacht brengen. Ik verwacht dat NS dat beter oppakt dan tijdens de storing van 4 juni.
Mevrouw Van Ginneken vroeg of een verstoring op de maandagochtendspits had kunnen worden voorkomen. Ik vind het belangrijk dat de uitwijkprocedure naar het Operationeel Controle Centrum Rail wordt meegenomen in de evaluatie. Het antwoord op de vraag is moeilijk eenduidig te geven. Het crisisteam van ProRail en NS moest in het moment een beslissing maken die voor de reiziger de grootste kans oplevert om het snel en goed op te lossen. In het algemeen betekent dat ter plaatse oplossen, omdat een uitwijk naar het Operationeel Controle Centrum Rail gegarandeerd de eerste uren hinder oplevert. Zij hebben geprobeerd dat op die manier toch nog snel te herstellen. Ook moet het opstarten vanuit het Operationeel Controle Centrum Rail veilig en beheerst kunnen plaatsvinden, want ze willen er zeker van zijn dat daar niet weer nieuwe problemen ontstaan.
Meneer Madlener vroeg hoeveel bussen er beschikbaar waren. De storing had betrekking op het gehele gebied dat wordt aangestuurd door de verkeersleidingpost Amsterdam. Het aantal gestrande reizigers is daardoor dusdanig groot geweest dat het verzorgen van alternatief busvervoer volgens NS niet redelijkerwijs mogelijk was. Hoeveel bussen zijn dat dan? Ik ga dat nog even uitzoeken. Ik ga ervan uit dat dit betekent dat er geen bussen zijn ingezet.
Mevrouw Van Ginneken of de Staatssecretaris kan toezeggen om bij de evaluatie van de storing in beeld te brengen in hoeverre de conclusies en aanbevelingen van de vorige storing wel of niet zijn opgevolgd. Ik zeg dat toe met als nuancering dat ProRail en NS de storing zoals gebruikelijk is ook zullen evalueren. Ik zal NS en ProRail vragen om in die evaluatie ook expliciet te kijken naar de opvolging van eerdere conclusies en aanbevelingen.
Dan heeft meneer Minhas nog gevraagd of de stresstest nodig is voor de betrouwbaarheid van het spoor. ProRail voert zelf al stresstesten uit en daarbij gaat het om het maximaal belasten van de gehele ICT-omgeving om te bepalen waar de grens zit, onder andere binnen de software, de hardware, de dataplatforms et cetera. ProRail heeft ook in de afgelopen dagen stresstesten uitgevoerd om alles zeker te weten. Op basis van die

inzichten van ProRail en eerder ook al mede op basis van inzichten van samenwerkingspartners zou een hardwaredefect als oorzaak van de storing daarmee niet naar voren gekomen zijn.
Mevrouw Van Ginneken vroeg wat ik doe om de reizigers te wijzen op het reisadvies dat vrijdagnacht zal gelden. Dat is een taak van NS. Ik zal NS erop wijzen dat dit beter moet worden opgepakt dan dat dit is gedaan van zondag op maandag.
Dit is het einde van dit blokje.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat was het blokje storing in Amsterdam. Eerst mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
De storing in Amsterdam heeft juist voor reizigers uit andere delen van het land heel veel gevolgen gehad. Daarom moesten ze blijven overnachten. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd naar de aanpak van die storing. Mijn collega Grinwis heeft samen met onze collega Boulakjar een motie ingediend om te komen tot een actieplan om bij treinstoringen sneller de dienstregeling weer te kunnen oppakken. Daarover zijn in het verleden adviezen ingewonnen bij ProRail en bij vervoerders. Een van die adviezen was het vereenvoudigen van de dienstregeling. Dat zou kunnen helpen. Dit is uiteindelijk niet in het actieplan terechtgekomen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of bij de evaluatie die nu volgt ook dit element betrokken kan worden, zodat hieraan getoetst kan worden of dit wel of niet een verschil in Amsterdam had gemaakt. Ik wijs ook nog even naar maart in Noord-Nederland. Als dat zo is, zou het dan toch niet een overweging waard zijn om te kijken of we die zouden moeten toevoegen aan het actieplan?

De **voorzitter**:
En het door mevrouw Van der Graaf aangehaalde Kamerlid Boulakjar is van D66; dit even ter kennisgeving. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik kan toezeggen dat ik zal vragen om dat mee te nemen in de evaluatie. Ik denk dat alles wat kan helpen om dit richting toekomst te voorkomen in het belang van de reiziger moet worden meegenomen. Ik zal ervoor zorgen dat, op moment dat het onderzoek gedaan is, de uitkomsten ervan met de Kamer zullen worden gedeeld; datgene dus wat ik ook tot mij krijg.

De heer **Minhas** (VVD):
Ik heb eerder schriftelijke vragen gesteld naar aanleiding van eerdere storingen. Ik ben best wel teleurgesteld door het antwoord van de Staatssecretaris, want in 2015 is er bij ProRail een stresstest uitgevoerd door de toenmalige nieuwe directeur van ProRail, de heer Eringa, omdat hij zag dat de ICT-back-upsystemen niet functioneerden. Ik heb daar vorig jaar vragen over gesteld naar aanleiding van de zoveelste incidentele storing, want wij horen elke keer «ja, dat hadden we niet zien aankomen». Nu zien we dat de redundancy, het back-upsysteem, ook niet werkt. In de beantwoording zegt de Staatssecretaris: ik stuur NS en ProRail aan op grond van outputgeoriënteerde prestatie-indicatoren. Dan volgt er een heel verhaal en het eindigt met «de verantwoordelijkheid ligt bij NS en ProRail». Met alle respect, de Staatssecretaris is stelselverantwoordelijk en de reiziger is de dupe als de systemen niet werken. Nogmaals mijn vraag aan de Staatssecretaris: is zij bereid om als stelselverantwoordelijke te zeggen «jongens, ik accepteer dit niet langer en ik ga een externe partij vragen waardoor het komt dat we de afgelopen jaren verschillende storingen hebben gehad, want ik wil dit voorkomen»? Als de Staatssecre-

taris zegt hiertoe niet bereid te zijn, ga ik kijken hoe ik hiervoor in de Kamer een meerderheid kan vinden.

De **voorzitter**:
U kunt dus een motie voorkomen, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
In de eerste plaats zullen wij de evaluatie die NS en ProRail uitvoeren extern laten reviewen. Daar hoeft de heer Minhas geen zorgen over te hebben. Het is belangrijk dat zij zelf aangeven hoe zij denken dit richting de toekomst te voorkomen. Dat wordt nog een keer onafhankelijk extern bekeken. Laten we nou ook de verantwoordelijkheden laten liggen waar ze thuishoren. Als ik de heer Minhas hoor, zou ik bijna in m'n eentje naar het controlecentrum moeten gaan om de hardwareproblemen op te lossen. Door ProRail is aangegeven dat er een defect zit in de hardware en dat dit niet op basis van stresstesten – ik vind het belangrijk dat die worden gedaan, want je moet zorgen dat je systemen werken – gevonden had kunnen worden. Ik ga ze niet verdedigen, want ik wil eerst het onderzoek afwachten. Als het klopt dat er een defect in de hardware zit dat niet uit de stresstesten kan blijken, wat zij nu in een eerste reactie aangeven, moet wel worden gekeken hoe een defect in de hardware voorkomen kan worden. Dat voorkom je blijkbaar niet met een standaard stresstest. Ik vind het ontzettend belangrijk dat reizigers in het openbaar vervoer kunnen vertrouwen op een betrouwbare dienstregeling en dat reizigers op een goede manier worden geïnformeerd op een moment dat er onverhoopt iets mis kan gaan. Ik vind dat alleen maar acceptabel als het niet voorkomen had kunnen worden. Het mag niet zo zijn dat het systeem te kwetsbaar wordt. We delen daarin een belang om ervoor te zorgen dat het ov zo betrouwbaar mogelijk is, want anders krijg je de mensen niet méér het ov in, terwijl dat net onze ambitie is. Ik vind het heel belangrijk dat er een stevige review komt op hun eigen analyse. En natuurlijk zal ik ze scherp aan de tand voelen over hoe ze gaan voorkomen dat dit nog een keer gebeurt.

De heer **Minhas** (VVD):
Dat was een heel lang antwoord voor een nee. Maar ik vraag de Staatssecretaris niet of ze zelf op het hoofdkantoor wil gaan zitten om de hardware te testen. Er zijn in het afgelopen jaar verschillende incidenten geweest waarbij de reiziger in de steek is gelaten. De Staatssecretaris kan nu wel zeggen dat ze op dit onderdeel ook weer zo'n onderzoek gaan doen, maar dat vraag ik helemaal niet. Op dat spoor, op dat kritieke spoor, zijn veel systemen aanwezig waar we goede grip op moeten krijgen. Dat betekent niet dat we nu een evaluatierapport moeten krijgen dat u door een externe moet laten toetsen. Als je al die kritieke situaties onderzoekt, zou je kunnen zeggen: misschien moeten we kijken of we dat netwerk op een andere manier kunnen aansturen. Maar dat advies moet aan de opdrachtgever en aan de stelselverantwoordelijke worden gericht. En dat kan alleen maar als u al die kritieke systemen in beeld laat brengen, niet nu specifiek de hardware, vorig jaar iets over ICT-systemen en het jaar daarvoor over een of ander 2G-systeem. Zo blijven we bezig.

De **voorzitter**:
U mag de Staatssecretaris niet rechtstreeks aanspreken. U dient dat altijd via de voorzitter in derde persoon te doen. Dank u wel. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
De heer Minhas legt op die manier wel vrij veel verantwoordelijkheid in mijn richting.

De **voorzitter**:
Meneer Minhas, u was er bij de vorige beantwoording van de Staatssecretaris ook doorheen aan het praten. Dat gaan we niet doen. De Staatssecretaris is hier te gast om onze vragen te beantwoorden. We gaan haar waardig behandelen en we gaan er niet doorheen lopen roepen. Dat gaan we niet doen. We zitten niet op de plaatselijke hockeyclub hier. Nee, meneer Minhas, ik wil het echt niet meer horen. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Het is van belang dat we bepaalde opdrachten meegeven aan ProRail en aan NS, dat ik vervolgens met hen het gesprek aanga op het moment dat er niet geleverd wordt en dat ik ervoor zorg dat het richting toekomst beter gaat. Dat laatste mag de heer Minhas en iedereen van mij verwachten. Als dat betekent dat er aanpassingen, aanscherpingen of wat dan ook moeten komen in de afspraken, zal ik daar altijd naar laten kijken. Ik wil nu eerst weten wat er aan de hand is. Is er geleerd van de voorvallen die eerder hebben plaatsgevonden? Was het überhaupt een vergelijkbaar voorval? Ik wil dat toch eerst even goed in kaart hebben. Vervolgens mag de Kamer van mij verwachten dat ik kijk of naar aanleiding daarvan vervolgacties nodig zijn. Uiteraard wil ook ik voorkomen dat dit nog een keer gebeurt. Als ik iets kan doen om dat te voorkomen, zal ik dat zeker doen.

De **voorzitter**:
Meneer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):
Ik ga mijn derde interruptie nu niet gebruiken om daarop te antwoorden.

De **voorzitter**:
Oké. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Ginneken, gevolgd door de heer Madlener en dan meneer Krul.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Ik heb hier even naar zitten luisteren. Het was op zich een hele relevante discussie. Hoe kun je nou het systeem zo testen dat je weet waar de risico's zitten? Zoals sommigen van jullie weten, heb ik vijftien jaar in de ICT gewerkt. Ik weet iets van stresstesten en ook iets van hardwaredefecten. In algemene zin heeft de Staatssecretaris gelijk dat je niet alles met een stresstest kunt ondervangen. We moeten zeker niet op één paard wedden. Daarom vind ik het zo verbijsterend dat ik de Staatssecretaris in haar beantwoording heb horen zeggen dat het omschakelen naar de uitwijklocatie in Utrecht – naar het OCCR stel ik me voor, een vestiging van ProRail – enkele uren duurt en dat dan ook nog eerst alle aanwezige treinen de regio moeten uitrijden voordat kan worden omgeschakeld. Dat baart me hele grote zorgen. Als het uren duurt om de noodparachute te openen, heb je de grond al bereikt. Ik zou de Staatssecretaris heel graag willen aansporen om de omschakeltijd van de normale operatie naar de uitwijklocatie fors te gaan reduceren en met een plan te komen om dat te gaan doen. Als we geen vangnet hebben, kunnen we stresstesten wat we willen, maar dan gaat het een keer fout. En dan moet het vangnet goed werken.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Mevrouw Van Ginneken en ik zijn het volstrekt met elkaar eens. Het is niet oké dat als een hoofdsysteem uitvalt, er geen goed vangnet is. Ik ben geen ICT'er, in tegenstelling tot mevrouw Van Ginneken blijkbaar, en ben op dit punt afhankelijk van de informatie die ik krijg. Ik weet wel dat ik het niet oké vind dat in een spoorsysteem dat zo intensief wordt gebruikt en

waar zo veel mensen van afhankelijk zijn, het uren duurt om bij problemen met systeem A om te schakelen naar systeem B, dat het back-upsysteem zou moeten zijn. Dat zou veel sneller moeten gaan, zeker in dit digitale tijdperk. Ik ben dat heel erg met mevrouw Van Ginneken eens. Hoe kan dit sneller? Dat zal zeker een vraag zijn die ik aan ProRail ga stellen.

De heer **Madlener** (PVV):
Het resultaat is, wat we in de krant hebben gezien, dat mensen op het station hebben moeten slapen. Dat is haast niet voor te stellen, met alle gevaren van dien. Zoals iedereen weet, ben ik geen treinreiziger. Ik ben zo'n burger die dit leest en denkt: wat ben ik blij dat ik een auto heb zodat ik m'n zoontje nog in Amsterdam kan ophalen na het concert van Harry Styles. Ik zie allemaal jonge meiden daar ...

De **voorzitter**:
En uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zie ook foto's van mensen die op zo'n station ronddwalen. Ik vind het echt absurd.

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Madlener** (PVV):
Nou, NS geeft aan dat het te veel mensen zijn om met de bus te kunnen ophalen. NS zegt: we kunnen geen bus sturen, want het zijn er wel 50.000. Ik denk dan: «Ja, 50.000. Als je iedereen naar het station laat komen, worden het er 50.000.» Ik neem aan dat iedereen met een app van NS een waarschuwing krijgt als: «Let op, grote treinstoring. Kom niet naar het station!» Ik zeg het maar even uit m'n hoofd. Hoeveel bussen heeft NS ingezet? Een bus kan in ieder geval mensen naar een ander station of een andere locatie brengen. Ik hoor alleen maar dat het zo veel mensen waren. Ik haal daar ook uit dat ze helemaal niks hebben gedaan. Daar ben ik echt bang voor. Ik wil toch graag antwoord op die vraag. Hoeveel bussen heeft NS ingezet? Ik las dat er 150 mensen op het station ronddwaalden. Dat zijn twee bussen!

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik ben het aan het checken, om ook even te kijken wat we denken dat het ongeveer is. Ik krijg nu door dat er inderdaad waarschijnlijk geen bussen zijn ingezet. Ik kan dat niet helemaal verifiëren. Misschien zijn er een paar bussen ingezet tussen Amsterdam en Schiphol. Uit een vorige discussie over een grote storing meen ik me te kunnen herinneren dat er best wel wat chaos kan ontstaan als er maar een aantal bussen staat waar mensen gebruik van kunnen maken, omdat vervolgens iedereen in die paar bussen wil. Ik weet niet precies wat de aanleiding van NS is geweest om te zeggen «we zetten geen bussen in». Ik vind dit een belangrijk punt en vind dat NS maar aan de reizigers moet uitleggen waarom er op dat moment geen bussen worden ingezet. Ik stel voor dat ik de heer Madlener in een schriftelijke reactie laat weten hoeveel bussen er zijn ingezet. Mochten er geen bussen zijn ingezet, laat ik hem weten wat daarvan de reden is.

De **voorzitter**:
En wanneer kunnen we die schriftelijke reactie verwachten?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik vermoed binnen een paar dagen, want dat moeten ze zo kunnen oplepelen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Eerst meneer Krul en dan meneer Boutkan.

De heer **Krul** (CDA):
Ook ik volg deze discussie met interesse. Ik denk dat het niet helemaal de juiste discussie is. Natuurlijk kunnen storingen voorkomen. Het risico is dat je je altijd gaat voorbereiden op de laatste storing, maar elke storing is uniek. Helemaal voorkomen kunnen we het ook niet. Maar er is wel een rode draad bij al die storingen en dat is dat reiziger structureel in de steek gelaten wordt. Wat er ook gebeurt, de rode draad is dat er keer op keer een potje wordt gemaakt van de opvang van de reiziger. Het is een wettelijke plicht en deze partijen verzaken die. Ik begrijp dat de Staatssecretaris daar niet zelf nu uitspraken over kan doen, want het gaat over andere partijen, maar voor deze Kamer is het menens. Ik wil hierover een opmerking maken en een vraag stellen. De opmerking is dat in ieder geval ik bij de komende procedurevergadering het verzoek zal doen om deze partijen uit te nodigen om hier aan tafel te zitten. Dat hebben we bij luchtvaart recentelijk ook gedaan en dat gaan we hier dan ook maar even doen. En ik wil de Staatssecretaris vragen om dat signaal echt aan deze partijen over te brengen. Geen standaardevaluatie na de storing, maar een uitgebreider stuk waarin een reflectie wordt getoond op hoe zij keer op keer met de reizigers omgaan. Ze hebben er een potje van gemaakt. Wat de heer Madlener gekscherend zegt, is zo: mensen die dit nieuws hebben gevolgd, mensen die inderdaad de afgelopen week naar Harry Styles zijn geweest, kijken de komende tijd wel uit en gaan niet met het ov. Dat is nou precies wat we niet moeten hebben.

De **voorzitter**:
Dat voorstel voor die hoorzitting kunt u aftikken in de procedurevergadering. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik vermoed en verwacht dat ProRail en NS zullen meeluisteren met deze vergadering. Zij zullen ongetwijfeld horen wat de Kamer hiervan vindt. Ik zal het ook nog in een gesprek aan ze overbrengen. Uiteraard is het van belang dat de reiziger op een goede manier wordt bediend. In de eerste plaats mogen we verwachten dat de treinen rijden. Als ze dat al niet doen, dan mogen we verwachten dat de reizigers op een goede manier worden opgevangen. Ik wil heel graag van ze horen hoe we hadden kunnen voorkomen dat mensen op het station zouden moeten overnachten. Daarnaast ben ik ook wel benieuwd naar het verschil in aanpak tussen Amsterdam en Utrecht. Heeft NS anders gehandeld of heeft misschien de gemeente anders gehandeld? En wiens verantwoordelijkheid is het? Dit zijn vragen die ook ik heb. Ik denk zeker dat het goed is – dat is ook het recht van de Kamer – om partijen uit te nodigen voor een hoorzitting. Dat zullen ze bij dezen dan gehoord hebben. Ik zal ze ook nog formeel laten weten dat de Kamer voornemens is dat te doen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Er is nog een interruptie van meneer Boutkan.

De heer **Boutkan** (Volt):
Dank u wel. Het gaat even over de toegezegde brief van zonet. In Europa hebben we consumentenbescherming, ook als vluchten of treinen uitvallen. De NS heeft nu gezegd dat het overmacht was, omdat het zo'n grote hoeveelheid reizigers betrof. Ik wil graag dat de Staatssecretaris in

de brief opneemt wat zij vindt van de afweging die de NS heeft gemaakt, ook als we kijken naar de rechten van de reizigers.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Volgens mij heb ik net in de introductie ook aangegeven dat NS een website in het leven heeft geroepen, specifiek voor de reizigers die gedupeerd zijn in de nacht van zondag op maandag. Ze hebben aangegeven coulant om te gaan met kosten die zijn gemaakt. Mochten er andere signalen zijn, hoor ik dat heel erg graag, maar dat is wat ik weet.

De heer **Boutkan** (Volt):
Laat ik het dan iets duidelijker maken. Stel dat dit nog een keer gebeurt, vindt de Minister dan dat ze zich op overmacht zouden mogen beroepen als we kijken naar de bestaande Europese wet- en regelgeving en zou zij dat duidelijk in de brief willen meegeven?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik vind dat je altijd per geval zult moeten kijken of het verwijtbaar is of niet, of het overmacht is of niet. Als het overmacht is, is het nog steeds heel erg naar en vervelend voor de reizigers. Ik vind het te prijzen van NS en het siert hen dat ze ondanks het feit dat ze het wellicht zelf als overmacht zien, wel coulant omgaan met mensen die zich melden. We hebben die regels niet voor niks. Als we vinden dat die aangescherpt moeten worden en dat er, ook op het moment dat er sprake is van overmacht, iets moet worden gedaan ter compensatie, is dat een andere regeling. Dan zul je daar op een andere manier naar moeten kijken.

De **voorzitter**:
Blokje drie, Eurostar.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja, dat is weer een blokje over een onderwerp dat niet gunstig is voor het beeld dat we hebben van het openbaar vervoer en met name van het internationale openbaar vervoer. Wij willen natuurlijk allemaal zorgen dat zo veel mogelijk korte vluchten worden vervangen door treinen. Ik ga toch eerst eventjes mijn algemene introductie houden voordat ik inga op de vragen van de Kamer. De huidige terminal op Amsterdam Centraal is namelijk altijd als tijdelijk gebouwd. In 2018 is met alle partijen afgesproken dat die terminal beschikbaar is totdat de grote verbouwing van dat station begint. Omdat de verbouwing op Amsterdam Centraal eerder start dan de terminal op Amsterdam-Zuid klaar is, ontstaat er dus een gat waarin er geen terminal is. Dat gat is door de vertraging bij Zuidasdok groter geworden.
Vanuit het belang voor de reiziger voor de verbinding naar Londen heeft mijn ministerie samen met NS en ProRail naar een oplossing gezocht om het toch mogelijk te maken om treinverkeer naar het Verenigd Koninkrijk in de tussenliggende periode vanaf Amsterdam Centraal te laten vertrekken. Ik kan me herinneren dat mij een tijdje terug signalen bereikten dat er mogelijk uitdagingen waren, een tussenperiode, waarin er niet kon worden vertrokken vanaf Amsterdam naar Londen. Toen heb ik letterlijk gezegd: dat kan gewoon niet waar zijn; ga maar terug en ga maar een oplossing zoeken met z'n allen.
Toen ik zelf met de Eurostar naar Londen ging, werd ik opgewacht door de CEO van Eurostar. Ik heb een heel leuke kennismaking met haar gehad en vervolgens heb ik haar in Den Haag bij mij uitgenodigd. Ze heeft mij toen voor de tweede keer, want dat deed ze ook bij de ontvangst in Londen, tot twee keer toe gezegd zich wel wat zorgen te maken over die tussenliggende periode. Haar bereikten ook signalen dat het wat moeizaam ging. Ze vroeg mij of ik mij daar persoonlijk mee kon bemoeien. Dat heb ik gedaan. Ik heb dus aangegeven: zoek naar een oplossing. Toen

vervolgens ook nog eens een keer bleek dat het voor een periode van zeven tot elf maanden niet mogelijk zou zijn voor een beveiligd en veilig vertrek van Amsterdam naar het Verenigd Koninkrijk te kunnen zorgen, heb ik gezegd: ik wil dat daarop een externe review plaatsvindt. Het kan en mag niet zo zijn dat er toch nog een optie is die we over het hoofd hebben gezien of die NS of ProRail over het hoofd hebben gezien. Ik wil precies van de hoed en de rand weten. Ik vind het als verantwoordelijke voor het openbaar vervoer natuurlijk onvoorstelbaar teleurstellend. Ik ben iemand die denk ik aan deze commissie elke keer laat zien hoe belangrijk ik grensoverschrijdend openbaar vervoer vind, zowel op korte afstanden maar ook voor die iets langere afstanden. Vorige week vrijdag heb ik nog gesproken met NS en ProRail over die problematiek en over diverse oplossingsrichtingen. Zij gaven mij toen aan dat het hun niet lukte op een veilige manier voor zowel de passagiers als voor de mensen die daar aan het werk zijn, een terminal te garanderen. Dat maakte dat ik dacht: dan ga ik de Kamer informeren over dit feit.
Maandag heb ik nog een gesprek gehad met de CEO van Eurostar. Die is weer naar mij toegekomen en zij is heel teleurgesteld. Dat kan ik ook heel erg goed begrijpen. Ze zei ook tegen mij en dat zijn haar woorden: «I am a real guy en het moet mogelijk zijn toch nog een oplossing te verzinnen.» Ik heb haar toen ook gezegd: alsjeblieft, ga met NS en ProRail ter plekke kijken. De mensen van mijn ministerie zullen meegaan om te kijken wat er allemaal wel mogelijk is. Als het kan, ga ik dat natuurlijk niet blokkeren. Het enige wat ik wil, is dat NS en ProRail aan mij laten weten dat ze het vertrek op een veilige manier kunnen garanderen. Het is in ons aller belang dat die trein gewoon kan blijven rijden.
Dan ligt de vraag er nog steeds of er andere oplossingen mogelijk waren, maar daar zal ik dadelijk in de bijdrage nog wat verder op ingaan. We gaan onverkort door met het zo snel mogelijk realiseren van de terminal en de Amstelpassage. Je ziet immers wat voor ellende het is als er wordt gewerkt. We moeten dus zorgen dat het zo snel mogelijk klaar komt. Ik blijf in gesprek om te bezien welke mogelijkheden er zijn om het gat, mocht dat er blijven, verder te verkleinen. Er wordt nu heel snel een locatiebezoek gepland tussen ProRail, NS en Eurostar om daar te gaan kijken. Zoals gezegd, mijn ministerie zal daarbij aansluiten en alle kennis en kunde die wij ter beschikking hebben, zullen we uiteraard inbrengen om tot een ultieme oplossing te komen. Ik weet wel dat NS en ProRail mij hebben gegarandeerd dat ze werkelijk waar alles hebben omgedraaid om te kijken hoe het wel mogelijk zou kunnen blijven, ook in die tussenperiode, vanaf Amsterdam Centraal.
Goed. Ik heb een heel stapeltje vragen, dus daar wil ik nu graag aan beginnen. Meneer Minhas vroeg hoe het besluit over de UK-terminal zich tot de ambities verhoudt. We weten dat Eurostar een belangrijke rol vervult in de transitie van vliegen naar treinen en daarom vind ik het echt ontzettend spijtig als die verbinding onderbroken wordt. Dat betekent dat mensen die nu gewend zijn met de trein te reizen, weer hun weg naar het vliegtuig vinden. Ik blijf met alle partijen in gesprek om een oplossing te vinden.
Meneer Krul vraagt of het echt niet mogelijk is om een tussenweg te vinden. Ik heb maandag dus opnieuw met Eurostar gesproken en daar is afgesproken nog eens een ultieme poging te doen. In overleg met Eurostar wordt ook bekeken of er nog andere acties mogelijk zijn.
Mevrouw Bouchallikh vraagt waarom de Eurostar bijna een jaar uitvalt. Zoals gezegd doen alle partijen nog een ultieme poging. Mocht het niet lukken, dan ga ik er alles aan doen om die voorziene periode van zeven tot elf maanden verder te verkleinen.
De heer Boutkan vraagt nog of het feit dat er nogmaals naar mogelijkheden wordt gekeken, betekent dat niet alles op alles is gezet om die lijn in gebruik te houden. Er is uitgebreid onderzoek gedaan door alle partijen en daarbij is naar heel veel verschillende opties op maar ook buiten het

station gekeken. Ik geloof dat het mevrouw Bouchallikh was of mevrouw Van der Graaf, ik weet het niet, die met een heel concreet voorstel kwam. Daar is allemaal al naar gekeken, maar ik laat het nog een keer bekijken om het helemaal zeker te weten. We hebben er allemaal een belang bij om het te dubbelchecken. Door NS, door ProRail en ook door mijzelf is constant alles op alles gezet om een oplossing te vinden. Dat heb ik in de Kamerbrieven over dit onderwerp meermaals aangegeven. Eurostar heeft ook aangegeven dat zij vanuit hun expertise nog een keer willen kijken of het wel mogelijk is. Dat vind ik alleen maar goed. Als er een oplossing uit komt, zal ik die uiteraard aangrijpen.
Even kijken, ik weet niet meer wie de vraag heeft gesteld, welke opties voor een alternatief allemaal onderzocht zijn. Ik denk dat het meneer Minhas was. Klinkt dat als een vraag van de heer Minhas? Hij knikt ja. Er is een heel breed onderzoek gedaan. Er is naar alle stations in de regio Amsterdam gekeken om te zien of daar plek is. Op veel locaties was dat niet mogelijk. Eurostar heeft daarbij zelf aangegeven dat Amsterdam Centraal als enige acceptabele optie wordt gezien. Het onderzoek was daarna gefocust op dit station en op Rotterdam Centraal. Op Amsterdam is ook nog gekeken naar langer gebruik van de huidige terminal en het eerder openen van de Amstelpassage. Er is naar van alles en nog wat gekeken. Er is zelfs gekeken naar drijvende vlotten om vanaf daar te vertrekken. Het probleem daarbij is dat dat allemaal pas klaar zou zijn op het moment dat ook de werken klaar zijn. Dat heeft dus ook geen zin. Er is echt naar een heleboel gekeken. Dat mag iedereen van mij aannemen.
Mevrouw Van Ginneken had ook nog de suggestie om de winkel- of kantoorruimten op Amsterdam Centraal in te zetten voor controle. De Amstelpassage is het snelst te realiseren omdat die sinds kort leeg staat. Er is gekeken naar veel verschillende varianten op Amsterdam Centraal, ook naar verschillende winkelruimten. Als bijvoorbeeld een winkelruimte wordt ingezet, moet eerst de eigenaar worden uitgekocht en moet die ruimte geschikt worden gemaakt. Dat levert weer geen tijdswinst op. Dan kom je dus in dezelfde situatie terecht als met dat drijvende vertrekperron.
Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of er contact met België is geweest om de paspoortcontrole daar te doen zoals dat vroeger ook ging. We gaan eerst met Eurostar kijken naar een oplossing op Amsterdam Centraal en we blijven in gesprek met NS, met Eurostar, met ProRail. Daarbij wil ik een oplossing die het beste is voor de reizigers. Indien nodig zal ik ook met JenV afstemmen over contact met België. De uiteindelijke afweging daarvoor is wel aan de vervoerder, zeg ik daarbij.
Meneer Minhas vraagt nog wat de financiële gevolgen zijn van de tijdelijke uitval. De gesprekken zijn nog gaande en financiële gevolgen zijn daarom nu nog niet aan de orde. Er werd ook nog door de heer Minhas gevraagd hoe vaak ikzelf met de CEO van Eurostar heb gesproken. De CEO sowieso drie keer. Mijn medewerkers – dat is natuurlijk ook wel even van belang – spreken heel regelmatig met vertegenwoordigers van Eurostar. Ik heb nog eens gecheckt of wij het afgelopen jaar wat hebben laten liggen, of er nog intensief contact is geweest met ProRail en NS om alles op alles te zetten. Ik heb begrepen dat er het afgelopen jaar elke week met medewerkers is gesproken om te kijken of alles op alles kon worden gezet. Daarover ben ik overigens steeds wel op de hoogte gehouden.
Meneer Boutkan vroeg nog wat er in het gesprek met ProRail is gezegd over het besluit dat dagelijks duizenden reizigers treft. Ja, duizenden reizigers, dat wil ik wel even rechtzetten. In Amsterdam gaat het per trein om maximaal 250 reizigers en maximaal 4 treinen per dag. 1.000 dus. Maar goed, dat neemt niet weg dat het er een heleboel zijn. Het feit blijft dat het natuurlijk voor die reizigers erg vervelend is als de trein niet kan rijden. Hij heeft ook nog gelijk als hij zegt: ze komen heen en ze komen ook weer terug. Dan heb je misschien een dubbel aantal. ProRail is verantwoordelijk voor de veiligheid op en rond het spoor. In gesprekken

met NS en IenW heeft ProRail dat belang logischerwijs naar voren geschoven. ProRail heeft aangegeven het niet veilig te vinden voor reizigers, spoorwegpersoneel en spoorwerken en NS heeft me laten weten dat zij het oordeel van ProRail daarin respecteert. Laten we wel wezen, die heeft er natuurlijk ook een groot belang bij om die trein te laten rijden. Voor alle partijen staat uiteindelijk de veiligheid voorop.
Mevrouw Van Ginneken vraagt of het klopt dat Eurostar het enige spoorbedrijf is dat beschikt over treinen die de Kanaaltunnel kunnen betreden. Eurostar is niet het enige spoorbedrijf dat beschikt over treinen die door de Kanaaltunnel kunnen rijden. Het is wel zo, voor zover ik weet, dat de treinen waarmee Eurostar rijdt, als enige geschikt zijn om zowel in Nederland, België en Frankrijk als in het Verenigd Koninkrijk én door de Kanaaltunnel te rijden. Eurostar is op dit moment het enige spoorbedrijf dat passagiersdiensten uitvoert door de tunnel.
Mevrouw Bouchallikh vroeg of reizigersorganisaties worden betrokken. Ja, die zullen betrokken worden. Ik heb gisteren nog een gesprek gehad met Rover die hier vertegenwoordigd is. Ik vind hun input heel erg belangrijk. Ik zal sowieso nog een wat uitgebreider gesprek over dit onderwerp met ze hebben, maar we hadden gisteren meer een periodiek overleg en daar kwam dit ook aan de orde. Ook bij hen is er natuurlijk grote frustratie over dit dossier. Die frustratie delen we natuurlijk.
Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of ik kan toezeggen met Eurostar afspraken te maken over het hervatten van de verbinding na een eventuele onderbreking. Daarvoor is het nu nog te vroeg. Ik ben echt nog met ze in gesprek. Er is natuurlijk grote teleurstelling bij ze, maar we zijn echt nog aan het kijken wat er wel kan. Uiteraard mag er van mij verwacht worden dat ik die gesprekken blijvend met hen zal voeren, omdat we met z'n allen willen dat er goede internationale treinverbindingen zijn die een goed alternatief vormen voor het vliegtuig.
Dan had mevrouw Bouchallikh nog gevraagd of ik kan toezeggen om een evaluatie te doen. Daar zeg ik wel bij dat de gesprekken op dit moment nog gaande zijn. Dus nu ga ik geen evaluatie doen. Als die gesprekken zijn afgerond en we allemaal weten wat de uitkomst daarvan is, ben ik uiteraard bereid dat te evalueren.
Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Allereerst heeft de heer Minhas een interruptie.

De heer **Minhas** (VVD):
Ik hoor dat de Staatssecretaris echt hele goede intenties heeft. Ik hoor dat zij toen ze een aantal maanden geleden het eerste signaal kreeg, dacht dat het onacceptabel was en dat het niet kon. Zo ken ik haar ook, zeker als het gaat om internationale treinverbindingen. Alleen, als ik vervolgens zie wat er daarna allemaal is gebeurd – natuurlijk zal de Staatssecretaris ongetwijfeld zijn bijgepraat door de deskundigen – dan is er vrijdag een situatie ontstaan waarbij er last minute een brief lag waaruit bleek dat die trein er helaas zeven tot elf maanden uit gaat. Nu komt het op mij een beetje zo over omdat de halve Kamer dit weekend in opstand is gekomen en maandag de CEO van Eurostar hier nog eens is gekomen, dat de Staatssecretaris dacht: ik zet jullie toch nog weer even aan tafel, letterlijk en figuurlijk op het spoor om te kijken of er toch nog ruimte is. De Staatssecretaris zag toch al langer aankomen dat er een gat was van zeven tot elf maanden. Dan denk je toch na – althans, dat zou ik doen – om de PHS-werkzaamheden op het Centraal Station later in te laten gaan, zodat je geen gat hebt van zeven tot elf maanden? Wat is er nu vooraf gebeurd om te kijken hoe die werkzaamheden eventueel konden worden vertraagd om te voorkomen dat er een gat ontstond? Daarbij komt ook nog dat Eurostar terecht zegt: in Rotterdam pik ik maar 150 passagiers op;

daar ga ik nu niet naartoe, want dat is niet rendabel. Dat begrijp ik ook. Heeft de Staatssecretaris zelf dan voorgesteld om heel snel aan de slag te gaan, want in Rotterdam is nog ruimte aan de zuidzijde? Daar zet ik een tijdelijke kantoorunit neer en ik zorg ervoor dat we vanaf daar met 400 mensen kunnen opstappen. Die scenario's zie ik niet terug, niet in het rapport én niet in de beantwoording van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Eurostar heeft heel duidelijk aangegeven echt vanaf Amsterdam Centraal te willen vertrekken. Dat is punt één. Uiteraard gaan wij nu naar alle andere opties kijken, dus ook naar Rotterdam. Het is zo dat het bedrijf zelf ook heeft aangegeven dat Amsterdam Centraal het vertrekpunt is. Of ik niet iets kan doen aan de snelheid van de werkzaamheden of daar een vertraging kan aanbieden? Het probleem is dat dit niet gaat vanwege de veiligheid. Het spoorviaduct aan de oostkant is einde levensduur. Er is echt overal wel naar gekeken. We moeten altijd zorgen dat de veiligheid voorop blijft staan. Dat zijn we sowieso allemaal met elkaar eens. Uiteraard gaan wij er alles aan doen om te kijken hoe we – mocht het niet lukken op Amsterdam Centraal – ervoor kunnen zorgen dat reizigers internationaal kunnen blijven reizen. Dat is zeker iets waarvoor ik mij zal inspannen. Ik begrijp wat de heer Minhas zegt over de communicatie op vrijdag en vervolgens het gesprek dat ik had op maandag. Mijn primaire gesprekspartners hierin zijn ProRail en NS. Dat zijn de twee partijen die de goal moeten maken of het veilig kan of niet. Uiteraard is het aan hen om Eurostar daar op een goede manier in mee te nemen. Toen ik op maandag het gesprek had met de CEO van Eurostar, die natuurlijk naar aanleiding van het besluit van NS en ProRail toch heel teleurgesteld was, gaf ze bij mij aan dat ze best graag intensiever betrokken had willen worden door de partijen die daar ter plekke de situatie moeten beoordelen. «I am a real guy», zei ze, «ik denk dat ik best wel zou kunnen meedenken in het vinden van een oplossing. Wij denken dat er mogelijk wel een oplossing is.» Toen heb ik gezegd dat ik het gesprek dat zij vanmiddag had met NS en ProRail vooral zal gebruiken om te kijken of er niet alsnog een oplossing kan worden gevonden. «Weet dat u op al mijn medewerking kan rekenen als u er samen uit komt, mits het veilig kan.» Dat is de enige voorwaarde die ik heb. Bij mij is alle bereidheid er om ook de medewerking vanuit het ministerie te verlenen. Ik trek elk woord dat ik aan de Kamer heb medegedeeld natuurlijk terug als NS, ProRail en Eurostar er met z'n drieën uit komen en tot een perfecte oplossing komen. Als dat niet zo mag zijn, ga ik m'n best doen om te kijken wat er dan wel allemaal kan. Dat is altijd de eerste vraag die ik intern stel als er gezegd wordt dat iets niet kan. Mijn vervolgvraag is dan meteen: wat kan er wel? Nou, nu kon er wel nog een keer worden gekeken. Dan moeten we dat ook doen, per direct. Dat gaat nu ook zo snel mogelijk gebeuren.

De **voorzitter**:
Meneer Boutkan en dan mevrouw Van Ginneken.

De heer **Boutkan** (Volt):
Ik hoor de Staatssecretaris echt met goede intenties spreken. Dat is fijn. Ik hoop ook dat de partijen eruit komen. Ik hoor nog wel een beetje dat de Staatssecretaris meegaat in het idee dat het niet veilig zou zijn om het op Amsterdam Centraal te doen, terwijl in het secondopinionrapport duidelijk wordt gezegd dat het technisch misschien zeer complex is maar niet onoplosbaar. Ik vraag me dan toch af hoe ze daarnaar kijkt. Ik zou ook willen vragen – want ik heb nog maar twee interrupties en ik probeer het even in één interruptie te gieten – of van het locatiebezoek dat wordt gehouden, terugkoppeling aan de Kamer kan worden gegeven. Het tijdpad is nu natuurlijk best klein nu dat er besluiten moeten worden genomen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Als NS en ProRail gezamenlijk naar mij toe komen en tegen mij zeggen dat ProRail heeft aangegeven echt van mening te zijn de veiligheid van de reizigers en van het bouwpersoneel niet op een goede manier te kunnen garanderen, kan ik zoiets niet negeren. Uiteraard vind ik dat er alles aan gedaan moet worden om te kijken hoe het wel kan. Ik merk echt wel dat er geen onwil is vanuit die twee partijen. Zij zijn op de wereld om ervoor te zorgen dat mensen op een goede manier kunnen reizen. Iemand met een spoorhart zal altijd willen dat een trein wel rijdt en niet dat een trein niet rijdt. Bovendien zijn er ook nog eens een keer grote financiële belangen voor een partij als NS. Als die ook aangeeft het besluit van ProRail te respecteren dat het niet veilig kan en dat besluit te steunen, rest mij niet heel veel anders dan de Kamer daarvan in kennis te stellen. Ik ben niet degene die uiteindelijk beslist dat zij het toch moeten doen. Het is aan hen om een besluit te nemen en zij hadden op dat moment het besluit genomen om dat niet te gaan doen. Op het moment dat ik zie dat zo'n CEO van Eurostar toch nog denkt: ik wil er zelf nog eens in meekijken – waar ik misschien een heel klein beetje in de veronderstelling was dat zij al iets intensiever waren aangehaakt door NS in de gesprekken die er met ProRail waren – en dat het in hun beleving niet voldoende zou zijn geweest, dan moeten ze er natuurlijk nog eens met z'n drieën naar kijken. Ik laat die kans dan niet liggen. Woensdag al gaan ze nu een schouw doen op Amsterdam Centraal. Van alle kanten houden ze er de snelheid in. Ik mag er toch op z'n minst van uitgaan of het nu ProRail is, NS, Eurostar of de mensen op mijn ministerie, dat er helemaal niemand is die wil dat die treinen niet rijden. Echt niemand. Dus als het kan, graag.

De **voorzitter**:
Meneer Boutkan? Het informatieverzoek van meneer Boutkan. Is dat niet beantwoord? Dat is het geval. Herhaalt u de vraag maar even zonder dat ik het als interruptie tel.

De heer **Boutkan** (Volt):
Heel kort dan. Ik vroeg of u ons op de hoogte kan brengen van wat er uit dat locatiebezoek komt en ook een beetje op tijd, omdat er vrij snel beslissingen worden genomen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Zeker. Zodra ik een terugkoppeling van die schouw krijg, zal ik die ook aan de Kamer laten weten.

De **voorzitter**:
Meneer Boutkan, bedankt. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Ik heb een aantal zorgen bij de aanpak van de Staatssecretaris die ik even wil delen en dat leidt tot twee vragen, denk ik. Er wordt een schouw gedaan. Ik hoor partijen noemen die daar dan bij zijn, maar als ik in het rapport van Studio Bereikbaar kijk, wordt er op een aantal plekken in dat rapport een rode lijn getrokken door de Koninklijke Marechaussee, door de UK Porterforce of door de gemeente Amsterdam. Dat kunnen toch ook partijen zijn die pragmatisch zouden kunnen meedenken over wat er wel kan? Zijn zij aanwezig bij die schouw, zodat we ook echt alle opties goed kunnen bekijken? Ik ben blij te horen dat de Staatssecretaris net als wij als Kamer met elkaar het vertrek vanaf Amsterdam de beste oplossing vinden, maar ik vind dat de Staatssecretaris de alternatieven buiten Amsterdam een beetje voor zich uit schuift. Ze heeft een aantal keren gezegd als Amsterdam niks wordt, misschien wel in gesprek te gaan met de collega's van het Ministerie van JenV over paspoortcontrole in België. Ze heeft mijn vraag nog niet beantwoord of opschalen van IC Brussel een

optie is. Ik roep de Staatssecretaris echt op om parallel te werken en ook die opties nu al te gaan verkennen. Ik roep haar ook op nu al een toezegging te doen aan de Kamer op mijn vraag of zij wel een terugkeergarantieafspraak met Eurostar gaat maken als Amsterdam het niet gaat worden. Die toezegging kan ze nu al doen. Die hoeft ze niet pas te doen nadat er conclusies over Amsterdam zijn getrokken.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Om op dat eerste punt terug te komen, de vraag of ik wel genoeg bezig ben met het zoeken naar alternatieven buiten Amsterdam: uiteraard. We hebben een aantal ideeën over hoe je ook buiten Amsterdam tot een tijdelijke oplossing zou kunnen komen. Het is wel een feit dat Eurostar heel nadrukkelijk heeft aangegeven Amsterdam Centraal als optie te zien. Dat is voor hen echt de plek van waaruit Eurostar zou moeten kunnen vertrekken. Vandaar dat alle focus ook vanuit de organisatie heel erg gericht is geweest op het vinden van een oplossing daar.
Ik vind de suggestie van mevrouw Van Ginneken voor zover er bepaalde partijen zijn die wel speler zijn en niet bij de schouw aanwezig zouden zijn, een hele goede. Ik kan mij voorstellen dat het goed zou zijn als zeker die border control, die grenscontrolepost aan Britse zijde, is aangesloten. Die stelt namelijk hele hoge eisen aan de vertrekplek. Ik mag aannemen dat die eisen inmiddels wel bekend zijn bij de partijen die de schouw gaan doen. Het kan toch helpen om daar dan met z'n allen te zijn. Ik vind het dus een goede suggestie. Ik ga uitzoeken in hoeverre die partijen al zijn uitgenodigd. Dat geldt ook voor de gemeente Amsterdam. Mocht dat niet het geval zijn, dan zal ik zeker adviseren en vragen of die uitgenodigd worden. Dank voor die suggestie.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Ginneken, kort.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
De Staatssecretaris gaat nog steeds niet in op de vraag of zij kan toezeggen met Eurostar afspraken te maken. Ik snap dat het proces voor het maken van afspraken over terugkeer nu nog niet gestart kan worden, maar de Staatssecretaris kan wel toezeggen dat ze dat op enig moment echt gaat doen. Anders moeten we daaraan weer een rondje debat besteden. Ik zou echt nog wel graag antwoord op die vraag willen krijgen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja, ik snap dat, maar NS is de contractpartner van Eurostar, niet het ministerie. Het is uiteindelijk aan NS om die afspraken te maken. Uiteraard zal ik alles doen wat binnen mijn mogelijkheden ligt om ervoor te zorgen dat er internationaal treinverkeer – dat is immers mijn opdracht, want Eurostar is natuurlijk ook gewoon een bedrijf – mogelijk is op afstanden waar nu vliegen een alternatief is, terwijl een trein in mijn beleving een veel beter alternatief is. Uiteraard hoop ik dat NS en Eurostar er zelf op een hele goede manier met elkaar uit komen. Ik denk dat NS zeker zal meeluisteren en de oproep van mevrouw Van Ginneken gehoord zal hebben.

De **voorzitter**:
De NS zal zeker meeluisteren, want het spoor is natuurlijk hun corebusiness. Daar hebben we dus geen zorgen over. Eerst meneer Madlener en dan meneer Krul. Nee, meneer Krul hoeft niet meer. Meneer Madlener nu.

De heer **Madlener** (PVV):
Wat een verwende reizigers, want dan moet je misschien naar Rotterdam en daar overstappen en dan denk je: dan doe ik het maar niet. Dat is toch

verbazingwekkend. Ik ben blij dat er nog een ultieme poging wordt gedaan met creativiteit om het toch nog mogelijk te maken om in Amsterdam op te stappen en niet te hoeven overstappen in Rotterdam. Hoe erg is dat? Of op Schiphol, daar zit natuurlijk ook een emplacement. Laten we ervan uitgaan dat het niet lukt. Ik hoor dat er alles aan is gedaan – en er komt nog een laatste poging, prima – maar het lukt niet. Ik ben bang dat er dan wel capaciteitsproblemen zijn qua vliegtuigen. Kan de Staatssecretaris alles op alles zetten om te bewerkstelligen dat er voldoende vliegtuigen zijn, voldoende transportbewegingen vanaf Schiphol? Ik lees namelijk dat er allemaal capaciteitsbeperkingen zijn. Dat moet natuurlijk niet kunnen. Ik ben blij dat er nog een vliegtuig is en dat we in ieder geval nog naar Londen kunnen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Meneer Madlener is me nu natuurlijk een heel klein beetje aan het tergen. Ik ga niet over het aantal vluchten. Collega Harbers is daar heel intensief mee bezig. Uiteraard heb ik de hoop dat reizigers toch op een goede manier naar het Verenigd Koninkrijk zullen kunnen blijven reizen, ook met de trein. Daar zal ik nu volledig op gaan inzetten.

De heer **Madlener** (PVV):
Dit vind ik een heel vreemd antwoord. We zitten hier toch voor de mobiliteit van de reizigers? Als er een alternatief is, namelijk het vliegtuig, dan is dat kennelijk wel degelijk een alternatief. Ik maak me wel zorgen over de capaciteit want Schiphol moet krimpen van deze regering. We zien allerlei capaciteitsproblemen bij de douane op Schiphol. Er komen nu nog meer reizigers doordat die trein uitvalt. Dan moet u met de heer Harbers samen gewoon zorgen dat er voldoende capaciteit is. Dat lijkt mij toch logisch. Dat is toch geen gekke vraag? Dat is ook niet om u te tergen, dat is gewoon om het belang van de bereikbaarheid te garanderen voor de Nederlanders die naar Londen willen.

De **voorzitter**:
Ook u spreekt de Staatssecretaris rechtstreeks aan en dat mag niet. Dat moet via de voorzitter.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik vind het zeker belangrijk, ook voor zakelijk en toeristisch verkeer, dat er goede verbindingen zijn tussen Londen en Amsterdam, in dit geval. Ik hoop dat meneer Madlener begrijpt dat ik alles op alles ga zetten om dat via treinverbindingen te laten plaatsvinden. Daar is nu al mijn focus op gericht. Laten we echt hopen dat er nog een ultieme oplossing wordt gevonden. Anders mag er van mij worden verwacht dat ik naar alternatieven zoek wellicht buiten Amsterdam Centraal om, ook al is dat misschien niet ideaal voor het bedrijf of voor de reizigers. Dat kan ik me ook nog wel voorstellen. Ik wil echt proberen in te zetten op die internationale treinverbindingen, omdat we hoge klimaatambities hebben met elkaar. Laten we nu vooral daar de komende tijd alle aandacht op richten.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Er zijn geen interrupties in dit blokje meer, dus we gaan naar blokje vier, goederen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat gaat over goederenvervoer. De heer Minhas vroeg hoe ik de spoorgoederensector als volwaardige partner ga zien. Voor mij was, is en blijft de spoorgoederensector een volwaardige partner. Juist in de discussie over de toekomst van het spoorgoederenvervoer zoals in het participatietraject voor de uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Daarnaast spreek ik sectorpartijen bij verschillende gelegenheden zoals de

spoorgoederentafel. Ook in het nieuwe platform spoorgoederenvervoer dat zal worden voorgezeten door Johan Remkes wens ik dat zij een volwaardige plek krijgen. Daar gaat onafhankelijk voorzitter Remkes uiteindelijk natuurlijk zelf over.
Dan had meneer Minhas nog gevraagd wat de stand van zaken is van het interoperabiliteitsverdrag voor ERTMS. Eind 2020 heeft mijn voorganger toegezegd te bekijken of de samenwerking met onze buurlanden nog verder kan worden ondersteund, al dan niet via het sluiten van interoperabiliteitsverdragen. Een goede samenwerking en harmonisering van die systemen is van belang om soepel de grenzen over te kunnen blijven rijden. De contacten met andere lidstaten zijn goed, specifiek met Duitsland. Dat gaf ik net ook al in de beantwoording richting rapporteur Minhas aan. Met Duitsland wordt op diverse thema's samengewerkt en ik wil volledig op die samenwerking blijven inzetten. Op dit moment zie ik daar nog geen aanleiding om een verdrag af te sluiten, maar ik blijf het wel in de gaten houden.
Meneer Minhas vroeg ook nog welke inspanningen ik pleeg om de samenwerking met de spoorgoederenvervoerders voor ERTMS weer vlot te trekken en daar weer draagvlak voor te krijgen. Bij grote en complexe opgaven als ERTMS met heel veel partijen en een lange looptijd zijn uiteenlopende belangen natuurlijk gebruikelijk. Ik ben het met de heer Minhas eens dat draagvlak erg belangrijk is en we alle sectorpartijen daarbij nodig hebben. Zoals ik aan het begin van het debat aangaf, ben ik blij dat de spoorgoederenvervoerders ook deelnemen in het programma ERTMS – al is nog niet alles opgelost, zeg ik daar eerlijk bij. Ik kan ook niet alles voor de spoorgoederen binnen het programma oplossen. Daarom wil ik de discussie over de gestegen kosten in het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer in breder perspectief bezien. Dan gaat het namelijk ook over het totale kostenniveau in de sector.
Meneer Minhas is grootverbruiker van mijn blokje. Hij vroeg me hoe ik voorkom dat stijgende kosten waaronder ERTMS geen blokkade vormen voor de modal shift. Het gebruik van het spoor is ten opzichte van andere modaliteiten niet goedkoop. Dat realiseer ik me. Voor de goederenvervoerders is tijdens de overgang van het huidige systeem naar ERTMS ook sprake van kostenstijgingen. De kosten gaan daarbij voor de baten uit. Zoals gezegd, beschouw ik die meerkosten in samenhang met andere kostenstijgingen waarmee de sector te maken heeft. Daarom wil ik de discussie over de gestegen kosten in het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer in een breder perspectief zetten. Het gaat namelijk om het totale kostenniveau in de sector en dat in verhouding tot het kostenniveau bij andere modaliteiten.
Meneer Minhas vroeg ook nog naar het financiële effect van de kostenstijging van parkeren en rangeren voor spoorgoederenvervoerders. Voor spoorgoederenvervoerders zijn de kosten de afgelopen jaren relatief meer gestegen dan voor andere vervoerders. Om de spoorgoederenvervoerders compensatie te bieden voor de relatief hoge stijgingen bestaat er een subsidieregeling die tot eind 2025 loopt. Ik heb verder dit jaar 2 miljoen gereserveerd voor een aanvulling op die subsidieregeling om met name logistieke dienstverleners te kunnen compenseren. Ik wacht nu op de Europese Commissie voor akkoord, waarna ik die subsidie kan openstellen.
Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik kan toezeggen naar analogie van de Staat van Schiphol, ILT een jaarlijkse publicatie te laten opstellen met de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. In het spoordomein worden over leefbaarheid en veiligheid al best wel veel rapportages door ILT, ProRail en het ministerie opgesteld. Zo rapporteert ILT over de veiligheid op het spoor; ProRail over de geluidsproductieplafonds en het ministerie over het basisnet. Daarnaast publiceert ProRail jaarlijks de staat van de infrastructuur. Ook het nieuwe platform spoorgoederenvervoer gaat nog regelmatig adviezen opleveren.

Ik vraag me eerlijk gezegd af of een extra rapportage nog wel meer informatie gaat opleveren.
Mevrouw Van Ginneken vroeg mij ook of ik kan toezeggen het mandaat van het platform vast te leggen in de wet- en regelgeving, zoals bij de Omgevingsraad Schiphol het geval is. Ik heb er bewust voor gekozen het platform bij het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving onder te brengen. De onafhankelijkheid van Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving is wettelijk geborgd. Laten we dus eerst eens zorgen dat het platform van start gaat. Ik wil de voorzitter nu vooral alle ruimte geven om het platform naar eigen inzicht in te richten.
Mevrouw Van Ginneken had ook nog een vraag over ... O nee, ze zei dat we een handig overzicht hadden gepubliceerd van de ondersteuning aan de spoorgoederensector. Ze vroeg of ik kan toezeggen die inzet te vergelijken met omringende landen. Dat kan ik doen. Het is ook van nut voor de analyse van het gelijke speelveld ten behoeve van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.
Ze vroeg ook nog, of eigenlijk zag ze dat Duitsland en Zwitserland stillere wagons verplichten. Waarom doet Nederland dat niet? Dat is niet nodig omdat wij vrijwel alle wagons die Nederland binnenkomen en weer uitgaan al uit Duitsland komen. De facto geldt de verplichting in Duitsland daarvoor ook in Nederland. Ja, die treinen moeten dat systeem hebben als ze in Duitsland rijden. Dan hebben ze dat systeem ook als ze in Nederland zijn. Bij de Europese Commissie is twijfel of het Duitse verbod wel volgens de Europese regelgeving is. Ik wil die discussie eerst afwachten voordat ik zelf met specifieke regelgeving kom voor het Nederlandse spoor.
Mevrouw Van Ginneken had nog een verzoek of ik kan toezeggen de Kamer te informeren over de onlangs gepubliceerde Belgische spoorgoederenambities, de aanknopingspunten en de lessen daarvan. Aan dat verzoek wil ik graag voldoen. Ik zal in de volgende voortgangsrapportages spoorgoederenvervoer daarop ingaan.
Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Ik ben blij met de toezeggingen op de Belgische ambities en de vergelijking met andere landen, hoe die hun spoorsector ondersteunen. Op mijn vraag of ILT een overzicht kan geven, een jaarlijkse rapportage kan maken op leefbaarheid en veiligheid, zegt de Staatssecretaris dat we al heel veel rapportages hebben. Eigenlijk zou ik op basis daarvan mijn vraag willen herformuleren naar: kunnen we deze bundelen, zodat ze in samenhang kunnen worden gelezen? Dan hebben we een veel rijker pakket aan informatie. Dat zou dan eigenlijk mijn geherformuleerde vraag zijn. De Staatssecretaris heeft volgens mij geen antwoord gegeven op de vraag of ze ook de verschillende kosten, bijvoorbeeld de gebruikstarieven zoals die gelden in Nederland, kan vergelijken met de omringende landen.

De **voorzitter**:
Dit was uw laatste interruptie. U heeft nog wel een tweede termijn, dus geen zorgen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat laatste had ik toegezegd. Dan wil ik nog even terugkomen op dat verhaal van het bundelen. Wij bundelen eigenlijk alles al in een brief. Wat dat betreft wordt het dus al voor de Kamer gebundeld en op die manier integraal aangeboden.

De **voorzitter**:
Als er verder geen interrupties meer zijn, kunnen we verder naar het vijfde blokje over sociale veiligheid.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Meneer Krul vroeg hoe we grip krijgen op de veiligheid van ov-personeel. Laat ik vooropstellen dat geen enkele vorm van agressie tegen ov-personeel op wat voor manier dan ook acceptabel is. De sector neemt verschillende maatregelen om de sociale veiligheid te verbeteren. Mogelijk ondersteunen de Minister en de Staatssecretaris van JenV en ik daar ook bij, bijvoorbeeld door boa's beter in staat te stellen om overtreders te identificeren. Ik monitor de ontwikkelingen ten aanzien van het aantal incidenten en het veiligheidsgevoel in het ov periodiek. Ik verwacht eind deze maand met de betrokken partijen te spreken over de laatste ontwikkelingen en over mogelijke aanvullende maatregelen die vervoerders, politie en overheden kunnen nemen.
Dan vroeg de heer Minhas nog hoe ik escalatie voorkom. Samen met alle partners van sociale veiligheid streef ik ernaar om incidenten in het openbaar vervoer zo veel mogelijk te voorkomen. Verschillende maatregelen worden ingezet om de veiligheid op stations, treinen en bussen te borgen. Dat kan gaan om cameratoezicht, het sluiten van poortjes, het trainen van boa's, het gebruiken van bodycams en het kunnen melden van onveilige situaties in treinen en op stations via WhatsApp. Om de identiteit van de overlastpleger sneller te kunnen vaststellen en zo escalatie te voorkomen, werken we met het Ministerie van JenV aan toegang tot het rijbewijsregister voor boa's in het openbaar vervoer. We streven ernaar om dat in het najaar van 2023 te hebben geregeld. Dat heb ik eind 2022 zo afgesproken met de sector.

De **voorzitter**:
Meneer Minhas bedoelde of het al operationeel was, of het zou werken.

Staatssecretaris **Heijnen**:
We willen dat in het najaar van 2023 geregeld hebben. Dus nog even geduld voor de heer Minhas, maar dat gaat snel, in politieke termen dan.
Meneer Minhas vroeg ook nog of ik kan toezeggen dat de zogenaamde boa-app in het najaar klaar is voor gebruik. Ja. In mei is de verkennende onderzoeksfase met een positief resultaat afgerond. Er zal nog een praktijkpilot volgen. Ik zal de Kamer periodiek informeren over de ontwikkelingen daarvan.
Meneer Minhas vraagt mij hoe ik aankijk tegen een reisverbod voor mensen die zich in het openbaar vervoer misdragen. Vervoerders hebben nu al de mogelijkheid om voor hun eigen trajecten een reisverbod op te leggen. Dat wordt al veelvuldig gedaan. Daarnaast is er een pilot in voorbereiding van de provincie Overijssel voor een regionaal ov-verbod. Veelplegers kunnen dan in een keer geweigerd worden op meerdere lijnen van verschillende vervoerders.
Mevrouw Van der Graaf vroeg nog wat ik ervan vind dat de bankjes op onder andere Centraal Station Den Haag en Rotterdam zijn verwijderd vanwege overlast en een tekort aan handhaving. Er staat hier dat ik er begrip voor heb, maar ik moet heel eerlijk zeggen dat ik er ook wel moeite mee heb. Ik hecht een heel groot belang aan de veiligheid van de reizigers en de medewerkers in het openbaar vervoer en op de stations. In Rotterdam en Den Haag stond die veiligheid onder druk als gevolg van de toenemende overlast rondom de bankjes. Het lijkt erop dat de verplaatsing van de bankjes leidt tot een afname van de overlast. Uiteraard blijven ProRail en NS de situatie op die stations monitoren en ze zullen mij daarover informeren. Het is natuurlijk onvoorstelbaar dat dat soort maatregelen nodig zijn. Nou ja, goed, ik heb daar dus moeite mee.

De heer Madlener vroeg ook nog hoe het zit met zwartrijders in de trein. Ik ben continu met vervoerders en betrokkenen in gesprek over het versnellen van de maatregelen die helpen bij het voorkomen en aanpakken van zwartrijders. In dat kader heeft NS aangekondigd te zorgen voor extra vlees op de botten bij Veiligheid en Service door de komende tijd meer personeel aan te nemen. Ik volg de ontwikkelingen en bespreek die later deze maand ook met de betrokken partners. Ik zal de Kamer vervolgens per brief daarover informeren.
Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:
Het voorlaatste blokje sociale veiligheid. Meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, het is inderdaad, wat de Staatssecretaris zegt, moeilijk te bevatten dat je bankjes gaat verplaatsen omdat daar overlastgevende gasten hangen en dat er kennelijk niemand wat doet. In plaats van de bankjes vervangen, gewoon toezicht houden, ook die gemeenten. Nou ja, dit blijft een eeuwigdurend verhaal.
Ik kom op dat zwartrijden. Ik vroeg het niet alleen om het ouderwetse zwartrijden, maar die nieuwe systemen met bankpasjes inchecken en zo, die schijnen zo lek als een mandje te zijn. Je kunt heel makkelijk frauderen en dan een soort van zwartrijden. Dan word je wel geregistreerd maar dan reis je op iemand anders z'n kaart. Ik hoop dus dat de Staatssecretaris dat breed ziet. «Zwartrijden» betekent gewoon dat mensen niet betalen, waardoor de kosten voor andere reizigers omhooggaan.

De **voorzitter**:
Dat was ook uw laatste interruptie, meneer Madlener.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Het is een nieuw systeem. Dat heeft helaas kinderziektes. Die Letse kaarten waarnaar de heer Matlener verwijst, zijn inmiddels uit dat systeem gehaald zodat er geen fraude meer mee kan plaatsvinden. Het is wel zo dat ik daarover nog niet zo lang geleden al een brief had gestuurd met wat uitgebreidere informatie. Mocht meneer Matlener er nog iets meer over willen weten, dan staat dat in die brief vermeld.

De **voorzitter**:
Dank u wel. We gaan naar het blokje overig. Er zijn geen interrupties meer. Het laatste blokje.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Voorzitter, het is een flink pakket, maar we gaan er met z'n allen doorheen. Mevrouw Van der Graaf vraagt naar de Nederlandse Actieagenda Trein en Luchtvaart. Die bevat zes internationale treinbestemmingen. Bremen ontbreekt daar nog in. Ze vraagt ook of ik bereid ben de bestemming Hamburg toe te voegen aan de Actieagenda Trein en Luchtvaart. Bij dat MIRT-onderzoek naar de Lelylijn wordt ook gekeken naar de internationale kansen die de lijn brengt. Als er uit dat onderzoek aanleiding komt om Hamburg toe te voegen aan de Actieagenda, zal ik dat doen.
Mevrouw Van der Graaf vroeg ook hoe het ministerie, maar vooral ook ikzelf, invulling geeft aan de gezamenlijke lobbyagenda voor Amsterdam-Hamburg. Dat is ook voor mij van belang. Continu wordt daaraan gewerkt. De Minister-President is onlangs in gesprek geweest met Nedersaksen over de verbinding. Ik ga binnenkort zelf ook naar Hannover. Daarnaast heb ik de Nederlandse ambassadeur in Duitsland gevraagd om in elk relevant gesprek met Duitse bestuurders de lijn aan te kaarten.
Aanvullend ben ik natuurlijk altijd bereid om op het juiste moment naar Bremen of Hamburg te gaan om daar ook nog aandacht te vragen.

Dan vroeg de heer Krul naar de laatste ontwikkelingen bij de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Zoals ik eerder heb gemeld, zijn de MIRT-onderzoeken gestart. Voor de Lelylijn is onlangs de eerste participatieronde afgerond waarbij ruim 11.000 mensen hebben gereageerd. Dat is een behoorlijk aantal en ik wil die mensen ook heel graag bedanken voor hun input. Voor de Nedersaksenlijn wordt nu gezocht naar een ondersteunend bureau om de resultaten zo snel mogelijk op te leveren. Alle beslisinformatie wordt volgens planning eind 2024 opgeleverd.
Mevrouw Van der Graaf vroeg ook nog naar de Nedersaksenlijn. Alles loopt nog steeds op schema, dus eind 2024 is nog steeds op schema. Aan het eind van het MIRT-onderzoek kan er, indien er overeenstemming is over de inhoud en er voldoende budget is, een verkenning worden gestart.
Mevrouw Van der Graaf informeerde ook nog naar de voortgang van Zwolle-Twente-Münster. Met de toegezegde middelen uit de afgelopen BO MIRT start ProRail binnenkort de verkenning voor zowel de elektrificatie als een eventuele latere doorkoppeling met het Nederlandse net op station Enschede, zodat die internationale treinverbinding ook na 2028 kan blijven voortbestaan. In januari heb ik die verbinding conform de motie-Minhas c.s. besproken met Minister Krischer van Noordrijn-Westfalen. We hebben allebei de goede samenwerking op dit dossier onderstreept. We verkennen op dit moment de mogelijkheden voor medefinanciering vanuit de CEF en de periode 2021–2023 voor in ieder geval het Nederlandse deel van de verbinding. Ik informeer de Kamer binnenkort nader over het internationaal spoor via een reguliere brief.
Meneer Krul vroeg nog of ik kan bevestigen dat het de ambitie is om de drie lijnen, dus de Lelylijn, de lijn Zwolle-Münster en Emmen-Rheine in het uiteindelijke akkoord over TEN-T te krijgen. Over de Lelylijn kan ik kort zijn. Ik ben sowieso heel blij dat de Raad afgelopen december heeft besloten om de Lelylijn op te nemen in het TEN-T-netwerk. Ik ga dit jaar mijn best doen om het uiteindelijke akkoord tussen de Raad en het Europees Parlement de status van de Lelylijn in het TEN-T-netwerk te verhogen. Dan gaat het van een uitgebreid netwerk naar het kernnetwerk. Momenteel weeg ik de voor- en nadelen van opname van Zwolle-Münster en Emmen-Rheine in het TEN-T-netwerk. Ik wil daarbij ook gebruikmaken van de geactualiseerde TEN-T-uitvoeringstoets waaraan ProRail op mijn verzoek op dit moment werkt. Opname van beide verbindingen in het TEN-T-netwerk betekent extra eisen en dus ook extra kosten. Ik hoop daarover zo snel mogelijk met een standpunt te kunnen komen
Meneer Krul vroeg ook nog naar de stand van zaken van de Maaslijn. Momenteel doorloopt ProRail namens de opdrachtgevers – dat zijn dus de provincie Limburg en mijn ministerie – de aanbesteding. De inschrijvingen van de marktpartijen verwacht ProRail in juli 2023 waarna ProRail die gaat beoordelen. Daarna zal ProRail mij en Limburg informeren en dan maken we samen de balans op waar we staan met het project in termen van onder andere de financiën. Zoals ik al eerder heb toegezegd, zal ik de Kamer informeren als er weer relevante ontwikkelingen zijn.
Mevrouw Van der Graaf vraagt dekking te vinden voor de flessenhals tussen Zwolle en Meppel. Vanuit IenW is er 35 miljoen vrijgemaakt voor de flessenhals tussen Zwolle en Meppel waarmee de sporen- en perroncapaciteit van Meppel worden verbeterd. Dat versnelt de dienstregeling voor sprinters en dat maakt de dienstregeling voor intercity's betrouwbaarder. Momenteel wordt met de regio en ProRail geïnventariseerd wat een passende scope voor de verkenning zou kunnen zijn. In die brede verkenning wordt ook gekeken naar meekoppelkansen die kunnen worden uitgevoerd wanneer er extra middelen beschikbaar komen. Zoals de Kamer weet, is onze financiële situatie krap, dus ik kijk daarvoor ook naar de regio.
Mevrouw Van der Graaf vroeg waarom er zo weinig treinen rijden in het noorden als er rond Zwolle-Meppel een systeemstoring is en hoe dat kan

worden verholpen. Het probleem rond de flessenhals is mij bekend. Daarom hebben we die 35 miljoen vrijgemaakt zoals net aangegeven. Het is eigenlijk hetzelfde antwoord als ik net al gaf op de andere vraag van mevrouw Van der Graaf.
Ze vroeg ook nog wanneer de onderzoeksresultaten van het ongeluk in Voorschoten bekend zijn. Dat betreft een hele complexe situatie met heel veel partijen met specifieke expertise. Zo zijn het Openbaar Ministerie, de politie, de Arbeidsinspectie, de OVV, de onderzoekers van ProRail, van NS, van DB Cargo en de aannemer van BAM betrokken. Het is belangrijk dat dit onderzoek heel zorgvuldig wordt uitgevoerd. Het kan meerdere maanden tot een jaar gaan duren voordat de resultaten daarvan bekend zijn. Ik heb er alle vertrouwen in dat alle betrokken partijen dat zo snel mogelijk willen doen om de geleerde lessen daaruit zo snel mogelijk in praktijk te kunnen brengen.
Mevrouw Van der Graaf vroeg ook nog naar de 51 NABO-locaties waar geen zicht is op opheffing voor eind 2023. Dat is er. Voor alle NABO's uit het NABO-programma die pas na 2023 definitief worden aangepakt, worden tijdelijke maatregelen getroffen. ProRail gaat op al die NABO's extra waarschuwingsborden plaatsen om de overweggebruiker te attenderen op de risico's. Daarnaast onderzoekt ProRail per NABO of er nog aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Ik heb ProRail ook opgeroepen om het aantal NABO's dat pas na 2023 wordt afgesloten, verder terug te dringen zodat er hopelijk minder dan 41 vertraagd worden aangepakt. Degene die dan nog resteren, moeten wat mij betreft echt zo snel mogelijk daarna worden aangepakt. Daarover blijf ik met ProRail in gesprek.
Dan had mevrouw Van der Graaf nog een vraag over het samenwerken met publieke overheden. Dat is van belang, zo ook voor de aanpak van bewaakte overwegen. Ze vroeg hoe ik daartegen aankijk. Overwegveiligheid gaat over de veiligheid op de weg en op het spoor. Deze kabinetsperiode is er nog ongeveer 20 miljoen beschikbaar voor nieuwe overweginitiatieven. In het Plan van Aanpak Overwegveiligheid dat naar de Kamer is gestuurd, zet ik uiteen hoe we die middelen willen inzetten om zo veel mogelijk veiligheidswinst te boeken. De aantoonbaar meest riskante overwegen hebben prioriteit. Het type overweg of de locatie is van ondergeschikt belang. Daadwerkelijke risico's en doelmatigheid zijn de belangrijkste graadmeters.
Ik zet ook stevig in op innovatieve maatregelen die de veiligheid verbeteren zonder dat dure tunnels nodig zijn. Daarmee blijf ik met beperkte financiële middelen toch de meest gevaarlijke overwegen in Nederland aanpakken, waarmee we de ambitie invullen om de belangrijkste veiligheidsrisico's te blijven aanpakken.
Dan vroeg mevrouw Van der Graaf nog of ik de Kamer informeer over het juridisch instrumentarium voor overwegen. Zoals in de Kamerbrief genoemd, ben ik een wettelijke normering aan het verkennen. Daarmee kan ik volgens het advies van de Raad van State voor iedereen duidelijk maken wanneer een overweg te gevaarlijk is. Daarmee kan ik ook verder met het invullen van de aanwijsbevoegdheid of een andere wettelijke stok achter de deur om gevaarlijke overwegen aan te pakken. In het najaar zal ik u daarover weer informeren.
De heer Boutkan had nog een vraag over reizen voor mensen met een beperking. Dat wordt moeilijker door het personeelstekort en overvolle treinen. Wat doe ik daaraan? Alle reizigers ondervinden hinder van de afschaling door personeelstekorten en overvolle treinen. De NS zet zich sterk in voor het oplossen van de personeelstekorten. Voor mensen met een beperking die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer is dat natuurlijk extra vervelend. NS heeft daarom 150 extra reisassistenten aangenomen om de haperingen in de reisassistentie op te lossen. Ik ben een tijdje geleden met twee mensen meegereisd. Het was heel erg goed om zelf ook eens wat meer te ervaren hoe het is om met een bepaalde

beperking te reizen in het openbaar vervoer. Heel veel dingen gaan goed, maar een aantal dingen kan echt beter. Daar moeten we steeds alert op blijven. Gelukkig heb ik een aantal partners hier in de Kamer die daar heel intensief op meekijken. We doen echt wat we kunnen om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer zo toegankelijk mogelijk is voor iedereen.
Mevrouw Van der Graaf vroeg nog specifiek naar de toegankelijkheid van stations tijdens verbouwingen. ProRail is verantwoordelijk voor het borgen van de toegankelijkheid tijdens verbouwingen van stations. Ze kijken daarbij naar mogelijkheden om de hinder voor alle reizigers en mensen met een beperking in het bijzonder zo veel mogelijk te beperken. Het kan soms ook zijn dat er taxi's worden ingezet voor bepaalde groepen, voor reizigers met een beperking, als liften buiten gebruik zijn. Het is ook belangrijk dat dat gebeurt.
Een aantal fracties, Volt, GroenLinks en de Partij van de Arbeid, vroegen of ik in gesprek ben met NS over een wetsvoorstel voor een internationaal ticketsysteem. Dat gaat over de reactie van NS op de consultatie op de mogelijkheid van doorverkoop van tickets, hoe die loopt en hoe ze daarnaar kijken als het wetsvoorstel sneller gaat lopen. Zoals Eurocommissaris Timmermans vorige maand opnieuw benadrukte, bereidt de EC, de Europese Commissie, in de tweede helft van 2023 een wetgevend voorstel voor over multimodale, digitale mobiliteitsdiensten. In het voorstel zal de Commissie naar verwachting inzetten op het stellen van kaders voor het reserveren, boeken, betalen en uitgeven van tickets voor derden om daarmee het plannen en boeken van een Europese multimodale reis gemakkelijker te maken. De inhoud van het voorstel is nog niet bekend. Ter voorbereiding van het Nederlandse standpunt laat ik nu een impactstudie uitvoeren. Er zijn verschillende stakeholders zoals vervoerders en Maasplatforms die daarvoor geconsulteerd worden. NS is een van de betrokken partijen. Ik zal de Kamer via het gebruikelijke BNC-fiche, het procedurefiche, informeren over het kabinetsstandpunt, nadat het voorstel door de Commissie is gepubliceerd.
De heer Boutkan vroeg ook nog of het kabinet kiest voor de nationale belangen van NS en ProRail of voor een Europees spoornetwerk. Met het Werkprogramma Internationaal Spoor heb ik vorig jaar al aangegeven welke verbeteringen we de komende jaren willen realiseren. Zo zetten we dit jaar belangrijke stappen met onder meer de Drielandentrein en de versnelling van de IC Berlijn. Zoals aangekondigd kom ik komend jaar met een nadere uitwerking van een strategie op dit onderwerp.
Ik kom op de boete van NS. Waarom in ik die niet gewoon, vroeg de heer Minhas. Het innen van de boete draagt niet direct bij aan een betere dienstverlening, zeg ik dan. Ik wil juist dat het geld wordt ingezet voor de reiziger. Daarom heb ik NS gevraagd met een goed voorstel te komen waarmee ik moet instemmen. De korting die ik opleg, betekent wel echt iets voor NS. Het is meer dan een signaal. Over 1,5 miljoen euro van de beschikbaarheidsvergoeding kan NS nu niet meer zomaar beschikken. Ze zullen een plan moeten maken en daarover verantwoording moeten afleggen.
Meneer Madlener vroeg hoe het zit met de bestuurders van NS, of zij niet de boete moeten betalen en of er überhaupt prestatienormen zijn voor de bestuurders. De beloning van de bestuurders van NS en in welke mate die afhankelijk is van hun prestaties, is een zaak voor mijn collega, de Minister van Financiën. De boete die ik aan NS heb opgelegd, heb ik dan ook opgelegd aan NS en niet aan de bestuurders. Voor wat ik in het kader van die boete van NS verwacht, verwijs ik naar mijn eerdere antwoord daarop.
Mevrouw Van der Graaf vroeg nog hoe ik invulling geef aan de verschillende moties die zijn ingediend bij de behandeling van het programma van eisen. In mijn brief van 13 december heb ik toegelicht hoe ik uitvoering wil geven aan de aangenomen moties. Verder heb ik in mijn brief van 24 april aangegeven dat het uitgangspunt van het kabinet is om de nieuwe concessie binnen de huidige financiële kaders uit te voeren.

Dat vraagt om keuzes en in de ontwerpconcessie leg ik de uiteindelijk gemaakte keuzes vast. Die ontwerpconcessie stuur ik uiterlijk in augustus naar de Kamer.
De ChristenUnie vroeg of ik de Kamer vóór de zomer informeer over de routekaart voor uniforme poortjes. Ik zal de Kamer daar voor de zomer nog over informeren in mijn brief over het tarievenbeleid voor de HRN-concessie.
Mevrouw Bouchallikh vroeg of ik van plan ben belangrijke internationale verbindingen op te nemen in de nieuwe concessie. De Kamer heeft mij daar in twee moties toe opgeroepen. De korte grensoverschrijdende verbindingen, de IC Brussel en deels de IC Berlijn, neem ik in de nieuwe concessie op. Voor de langeafstandsverbindingen naar Parijs, Londen en Frankfurt en de IC Berlijn buiten de middagspits moet ik nog wachten tot 14 juni. Tot die datum kunnen vervoerders internationale treindiensten in open toegang melden bij de ACM. Dat is de wettelijke termijn die volgt uit de Europese regelgeving en ik ben juridisch kwetsbaar als ik die termijn niet respecteer. Als er een opentoeganginitiatief wordt gemeld, ga ik na in hoeverre het aanbod voldoet aan de wensen. Ik wil ervoor zorgen dat het huidige aanbod in stand blijft. Is er geen of geen geschikt aanbod in open toegang gedaan, dan voer ik de motie uiteraard uit.
Mevrouw Bouchallikh vroeg ook nog of ik een minimale bediening kan borgen voor treinen in open toegang op binnenlandse routes, zodat wordt voorkomen dat zulke treinen ineens worden geschrapt als ze voor de voerder commercieel niet meer aantrekkelijk zijn. Laat ik vooropstellen dat ik altijd zal zorgen voor een vangnet om een minimale bediening te garanderen als ik besluit bepaalde binnenlandse treindiensten aan open toegang te laten. Ik kan bijvoorbeeld een vangnetbepaling opnemen in de HRN-concessie of goede afspraken maken met een vervoerder. De reiziger moet kunnen vertrouwen op een voorspelbaar en kwalitatief goed product.
Mevrouw Van der Graaf vroeg: als de dienstregeling wordt aangepast op de verminderde vervoersvraag, leidt dat dan niet tot minder vervoersvraag en daarmee tot een kip-eisituatie? Ik verwacht altijd van NS dat ze op elk traject kijkt of ze voor de vraag voldoende aanbod biedt. Daarbovenop verwacht ik van een professioneel bedrijf ook nog dat het daarbij meeneemt dat het een product aanbiedt dat meer reizigers trekt en geen reizigers afschrikt.
Mevrouw Van der Graaf vroeg ook nog naar het plan van Arriva voor Noord-Nederland dat is ingediend bij de ACM. Ze vraagt of het bij uitname van de diensten uit de HRN-concessie gaat om een kwaliteitsimpuls of om afkalving van het hoofdrailnet. Ik kijk heel zorgvuldig welke voordelen en risico's het opentoeganginitiatief van Arriva in het noorden heeft voor de reiziger. Er worden nu gesprekken gevoerd met onder andere Arriva om daar meer inzicht in te krijgen. Ik wil vooral een goed beeld van het initiatief krijgen op aspecten als continuïteit en kwaliteit en ik heb ProRail advies gevraagd over de inpasbaarheid van het initiatief op de infrastructuur. Op basis van die informatie neem ik een besluit of ik de sprinters wel of niet in de HRN-concessie opneem. De Kamer wordt daarover geïnformeerd als ik de ontwerpconcessie uiterlijk in augustus aanbied. Het initiatief van Arriva komt met voorstellen om de dienstregeling te verbeteren, door sneller te rijden, stations in te passen en meer treindiensten te rijden, en dat allemaal zonder vergoeding. Dat vind ik natuurlijk heel interessant. Tegelijkertijd heb ik wel vragen over de zekerheid die een opentoegangvervoerder kan bieden. Eigen aan open toegang is dat de vervoerder makkelijk plannen kan wijzigen en ook voorwaarden kan aanpassen, terwijl een reiziger wel afhankelijk is van die treindienst, voor reizen naar werk, studie, vrije tijd en zorgvoorzieningen. Daarom wordt dat dus goed bekeken en bestudeerd.
Mevrouw Van der Graaf vroeg nog of ik ruimte wil bieden voor een spitstoeslag. O nee, ík wil ruimte bieden voor een spitstoeslag. Ik leg haar

even woorden in de mond. Ze vraagt mij wat dat betekent voor de betaalbaarheid voor reizigers die de spits niet kunnen mijden. Ze heeft daar zorgen over. Betaalbaarheid van het openbaar vervoer is voor mij natuurlijk een belangrijk aandachtspunt. Op dit moment voer ik een tarievenonderzoek uit en dit is een van de vragen die in dit onderzoek aan bod komen. Ik heb de Kamer toegezegd, dat onderzoek voor de zomer van 2023 aan de Kamer toe te sturen. In de ontwerpconcessie leg ik de uiteindelijke tariefkaders vast en die ontwerpconcessie stuur ik uiterlijk in augustus.
Er zijn nog vier vragen. Mevrouw Bouchallikh vroeg hoe ik ga voorkomen dat de prijzen nog hoger worden, zeker als de kwaliteit van de dienstverlening van het ov niet verbetert maar juist verslechtert. Laat ik vooropstellen dat ik een goede betaalbaarheid van het openbaar vervoer heel erg belangrijk vind. Daarom vind ik ook dat de ov-sector zich maximaal moet inspannen om voldoende en betaalbaar openbaar vervoer te blijven bieden. Gelijktijdig zien we ook dat alles om ons heen duurder is geworden en dat geldt natuurlijk ook voor materieel, personeel en energie. Betaalbare kaartjes zijn voor mij een aandachtspunt bij de nieuwe HRN-concessie. In het stads- en streekvervoer zijn natuurlijk de provincies tariefbevoegd, maar daar heb ik net in de aanloop van de commissievergadering van vandaag ook al het een en ander over gezegd en gedeeld.
Mevrouw Van der Graaf geeft aan dat Rover zich zorgen maakt over de betrokkenheid van consumentenorganisaties bij de nog te maken keuzes voor de HRN-concessies en vraagt hoe ik daarmee omga. De inbreng van stakeholders weeg ik mee in de besluiten die nog genomen moeten gaan worden. We hebben de afgelopen jaren een intensief traject met stakeholders doorlopen en daardoor heb ik hun perspectieven vanaf het begin kunnen meenemen in de besluitvorming. Ik heb gisteren nog een persoonlijk gesprek met de voorzitter en de directeur van Rover gehad over hun inbreng.
Mevrouw Bouchallikh vroeg hoe de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen zich verhoudt tot de Stationsagenda en het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. De inzet van de conferentie ligt in lijn met de uitvoering van de afspraken uit de Stationsagenda en het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. Met de uitvoering van de Stationsagenda en het Bestuursakkoord zet ik me ervoor in dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor iedereen.
Dan heb ik nog een laatste vraag. Ik hoop dat ik niks over het hoofd heb gezien. Mevrouw Bouchallikh vroeg nog of ik al iets meer kan vertellen over de conferentie over bereikbaarheid voor iedereen. Die conferentie hebben we voor het eerst georganiseerd op 6 maart. Deze inspireerde enorm en heeft ertoe geleid dat iedereen daar zei: het zou een vervolg moeten krijgen. Ik wil dat op een heel zorgvuldige manier doen. Het is van groot belang dat het trekkerschap van de volgende stappen niet alleen maar bij mijn departement IenW ligt, maar dat ook andere departementen en andere overheden meedoen. Mijn streven is om de conferentie in het najaar te laten plaatsvinden. Ik vond vooral het volgende heel belangrijk aan de bijeenkomst in maart. We hebben het natuurlijk heel vaak over geld, maar op die conferentie werd er ook heel erg gekeken naar slimme oplossingen. Hoe kun je van elkaar leren?
Het was dus niet zo dat de hand werd opgehouden en er naar het Rijk werd gekeken met de vraag wat het Rijk allemaal kan doen. Er werd vooral heel erg gevraagd: werk ons niet tegen. Deelnemers zeiden: wij zijn creatief, à la Zeeland, maar er is bepaalde wet- en regelgeving die hinderlijk is voor de uitvoering van onze plannen; kijk daar nou eens naar. Dat is de teneur van die conferentie. Met een opgehouden hand komen, kan op heel veel andere plekken, maar laten we díe conferentie nou gebruiken om hele slimme ideeën met elkaar uit te wisselen en van elkaar te leren. Dat is de insteek. Ik moet zeggen dat ik het heel erg zou waarderen als ook de Kamerleden van deze commissie, die zo enorm

betrokken zijn, daarbij kunnen aansluiten. Ik zal zorgen dat de uitnodiging tijdig bij de commissieleden wordt bezorgd. Er was daar echt een hele goede dynamiek. Het ging bijvoorbeeld ook over hoe je het bedrijfsleven op een goede manier kunt laten aanhaken. Met een spitstoeslag kan je een deel van de spitsproblemen natuurlijk niet voorkomen, maar je kunt wel met werkgevers samen kijken hoe je wat beter kunt gaan spreiden. Je ziet nu nog steeds echt pieken in het openbaar vervoer op bepaalde dagen en tijden. Hoe kun je nu werkgevers onderdeel maken van de uitdagingen waar je voor staat? De werkgevers zijn voor een groot deel heel erg bereid om mee te denken. Laten we dus die kansen allemaal benutten.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Mogelijk zijn er meer, maar er is minimaal één vraag van meneer Minhas blijven liggen. Hij heeft ook nog maar één interruptie, dus misschien kan hij daar dadelijk nog een interruptie op doen. Kunt u de vraag die vergeten is nog even formuleren, meneer Minhas?

De heer **Minhas** (VVD):
Ik had gevraagd naar de brief die de Staatssecretaris had gestuurd over de hoofdrailnetconcessie, waarin ze plotsklaps de financiële uitganspunten had veranderd. Die concessie zou in plaats van 200 miljoen op jaarbasis op te leveren, nu geld gaan kosten en er zou een subsidie bij komen. Dat is anders dan wat ze eerder aan de Kamer heeft toegezegd.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik heb dat in die zin niet plotseling gedaan. Ik heb dat in de brief opgeschreven. Ik zal daar ook in de zomer nog wat uitgebreider bij de Kamer op terugkomen.

De **voorzitter**:
Is dat dan in dezelfde brief in augustus die u heeft toegezegd?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat is dezelfde brief, de ontwerpconcessiebrief.

De **voorzitter**:
Dan zijn er nog enkele interrupties, allereerst van mevrouw Van der Graaf. Die heeft heel lang moeten wachten. Die stak al meteen haar vinger op. Eindelijk is het zover, mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Er werden al heel veel vragen van mij in dit blok beantwoord, dus nu moet ik kiezen. Er werden zelfs vragen beantwoord die ik niet in het debat heb gesteld, dus dat beschouw ik dan maar als extra.
Ik kom op de Lelylijn, want ik denk dat dat nu even het meest prangende punt is dat ook concreet om actie vraagt. De Staatssecretaris verwees al naar het onderzoek dat is gedaan. Daar deden 11.000 mensen aan mee, uit Noord-Nederland, maar juist ook uit andere delen van het land. Iedereen was het erover eens: wat een goed plan, dat moeten we doen! Dan zie ik dat de Staatssecretaris nu zegt: ik ga eerst nog wat onderzoek doen voordat ik Bremen-Hamburg een plek geef in de Nederlandse Actie-agenda. Ik vraag de Staatssecretaris: als Nederland zelf deze spoorlijn al niet aan de internationale spoorverbindingen toevoegt, waarom zou Berlijn dat dan wél belangrijk gaan vinden? Ik mis hier echt de urgentie van de Staatssecretaris over de onderhandelingen in Europa over Europees geld voor de Lelylijn. We weten dat dat veel geld gaat kosten. We hebben nu met dit kabinet een startbedrag van 3 miljard neergelegd om daarmee aan de slag te gaan. Als we een stap verder willen zetten, hebben we geld uit Europa nodig om deze spoorlijn te realiseren en die

verbinding tussen Amsterdam en Hamburg is gewoon broodnodig. Ik vraag de Staatssecretaris om niet alleen op pad te gaan in Hannover en Hamburg, maar ook in Berlijn aan de bel te trekken en met een gezamenlijke lobbyagenda met Duitsland die Europese onderhandelingen in te gaan, want daar moet het nu gebeuren.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Uiteraard staat de Lelylijn heel erg hoog bij mij op de prioriteitenlijst, net als andere projecten. Bij de Nedersaksenlijn kunnen we hopelijk met fase één gaan beginnen. Dat is al een hele mooie stap die gezet kan worden. Er mag van mij verwacht worden dat ik op alle mogelijke manieren kijk wat er mogelijk is om projecten die een internationale uitstraling kunnen hebben, in wat voor Europees netwerk dan ook binnen te fietsen. Dat is een ander onderdeel van mijn portefeuille. Dat betekent dus ook dat wij die lijn Bremen-Hamburg graag in die TEN-T-agenda willen krijgen. Alle inspanningen zijn er ook op gericht om dat voor elkaar te krijgen.
Voorzitter. Ik wil wel nog even een winstwaarschuwing geven, ook in de richting van mevrouw Van der Graaf. Het is natuurlijk prachtig dat we met de Lelylijn al in de schil van het TEN-T-netwerk zitten. Nog mooier zou het zijn als we in de kern kunnen komen. Maar bedenk ook wel dat een heleboel van het geld dat daarin omgaat, al gevoteerd is voor bepaalde projecten en dat wij nog steeds naar flinke bedragen op zoek zijn. Dat gaat niet alleen met Europees geld gedekt worden. We zullen ook echt nog naar grote eigen middelen moeten kijken om die lijn te realiseren. Dat is wat ik ook altijd zeg. Aan de ene kant is het hartstikke mooi dat in het coalitieakkoord al 3 miljard is toegezegd als reservering voor die lijn. Daar was ik in eerste instantie natuurlijk heel erg blij mee, tot ik hoorde dat die lijn niet voor 3 miljard gerealiseerd kan worden, maar dat er echt nog een paar miljard bij zal moeten en dat dat geld niet beschikbaar is. We moeten alles op alles zetten om die lijn te realiseren. We moeten kijken wat we daarvoor kunnen doen, hoe we Europa daar ook voor kunnen inzetten en hoe we andere landen kunnen laten aanhaken. Dat betekent ook dat we daarover spreken met alle partners die we daarvoor nodig hebben. En dat mag niet alleen van mij verwacht worden, dat wordt ook door mij gedaan.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ik vind het wel hoogover-antwoorden. Het stelt mij niet echt gerust, omdat ik niet het antwoord heb gekregen waarop ik hoopte. Ik had gehoopt dat de Staatssecretaris zou zeggen dat er een gezamenlijke agenda komt om hiervoor te zorgen. Ik had gehoopt op een gedeelde agenda, samen met Duitsland, en niet dat ze als uitgangspunt zou nemen: het zou wel heel erg mooi zijn als het in het kernnetwerk terecht zou komen. Dat klinkt alsof dat een droom is die heel ver weg is. Het zou voorop de tong moeten liggen bij de Staatssecretaris om dat doel te gaan realiseren. Daar zijn veel inspanningen voor nodig en daar roep ik de Staatssecretaris ook echt toe op. Ik vraag dus nogmaals: gaat de Staatssecretaris deze maand nog met haar collega in Berlijn een gezamenlijke lobbyagenda met Duitsland opzetten om ervoor te zorgen dat we in het TEN-T-kernnetwerk terecht gaan komen?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat hoeft niet, want die hebben we al. We hebben al een gezamenlijke lobbyagenda. De ambitie om dat te organiseren, is er absoluut. Ik zal dat ook nog allemaal concreter maken. Alle zaken die al lopen, die we al doen en die we nog voornemens zijn te doen, zal ik in de brief internationaal spoor concreter maken. Uiteraard zijn alle zaken erop gericht om ervoor te zorgen dat de belangrijkste projecten die we hebben zo veel mogelijk in

dat kernnetwerk terechtkomen, of het nu gaat om het Europees Parlement of de Commissie.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van der Graaf, dit is uw laatste interruptie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Goed, dan is dit mijn laatste vraag. Ik vind het hem wel waard. De Staatssecretaris zegt: we hebben een gezamenlijke lobbyagenda. Maar de Staatssecretaris geeft in antwoord op mijn Kamervragen zelf aan dat de Duitse Bondsregering niet aan boord is. Dat vraagt dus om wat extra's en niet te vertrouwen op wat er eerder al is besproken. Er ontstaat nu een nieuw speelveld, met de trialoog. Het betekent echt «voor op de bok».

Staatssecretaris **Heijnen**:
Op het moment dat je met elkaar een lobby wil starten, heb je allemaal eigen belangen. Wij hebben bepaalde projecten waar wij de nadruk op willen leggen en zij hebben bepaalde projecten waar ze de nadruk op willen leggen. Er mag van mij verwacht worden dat ik er alles aan zal doen om de Lelylijn ook zo hoog mogelijk op de lobbylijst van Duitsland te krijgen. Dat kan ik overigens niet alleen, dat zullen we met het kabinet moeten doen en daar zullen andere partners ook bij betrokken moeten zijn. Uiteraard is dat in ons aller belang en ik zal er alles aan doen. Mevrouw Van der Graaf mag er gewoon van uitgaan dat ik er alles aan zal doen om ervoor te zorgen dat we er samen met andere landen voor gaan zorgen dat de Lelylijn in het kernnetwerk komt. Daar zal ik alles op inzetten. Uiteraard is het zo dat Duitsland ook andere belangen heeft en andere projecten die mogelijk voor hen ook heel erg interessant zijn. Het is aan ons om ze erop te wijzen hoe belangrijk deze lijn voor Nederland is en hoe belangrijk het is dat die ook in dat kernnetwerk terechtkomt. Daar zijn alle inspanningen van ons op gericht

De heer **Boutkan** (Volt):
Ik heb over iets anders een vraag. Ik hoop trouwens dat de Staatssecretaris zo veel mogelijk gaat proberen met de trein naar Duitsland te reizen als ze daarnaartoe gaat. Ik had een vraag gesteld over het voorstel van de Europese Commissie, en die is niet helemaal beantwoord. Ik vroeg eigenlijk vooral naar de input die de NS heeft geleverd op het impact-assessment. Het voorstel wordt gepresenteerd door de Europese Commissie en dan kunnen bedrijven daar een consultatie op geven. Dat hebben ze zeer kritisch gedaan. Nu deze onderhandeling sneller gaat lopen, vroeg ik me af hoe de Staatssecretaris daarnaar kijkt en of ze met de NS daarover in gesprek gaat, om te zorgen dat we als Nederland hierin voorop gaan lopen, om deze verordening echt met een beetje vaart door te duwen, in plaats van dat we heel veel kritiek gaan uiten en het gaan vertragen. Dat was eigenlijk de kern van mijn vraag.

De **voorzitter**:
Dat was ook meteen uw laatste vraag.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Wat NS doet, is natuurlijk aan NS. Wij zijn bezig met ons eigen standpunt daarin. Ik kan niet sturen wat NS daarin doet of vindt, maar ons standpunt daarin is wel helder.

De heer **Minhas** (VVD):
Ik wil nog even ingaan op die boete die geen boete blijkt te zijn. Als ik in de auto zit en ik rij te hard, dan kan ik toch ook niet zeggen: scheld die boete kwijt, omdat het ten koste van mijn koopkracht gaat. In dit geval zegt u dat wel: het gaat anders ten koste van de reiziger. Waarom leggen

we die boetes dan überhaupt op? Hoe gaat u er met deze specifieke 1,5 miljoen, die u nu dus kennelijk als boete gaat inhouden en waar de NS een plan voor gaat aanleveren, voor zorgen dat de NS hier meer voor gaat doen dan ze anders zou doen? En hoe gaat u de Kamer erbij betrekken? Als er straks vijf conducteurs bij komen, dan zeg ik: ho even, dat hadden ze vanuit de reguliere begroting moeten doen. Waarop gaat u dat toetsen? Wat zijn de kaders om dat plan van aanpak te toetsen?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Het is aan NS om met een voorstel te komen hoe ze dat dan gaat doen. Ik ga ervan uit dat ze ook echt iets aanvullends gaat doen. Voor 1,5 miljoen kan je echt wel wat doen. Het is een heleboel geld. Ik heb het volgens mij niet. Wat ik ermee wil zeggen – ik vind het toch nog wel even belangrijk om dat te benadrukken – is dat het zeer zelden gebeurt dat er wordt gekort op een bedrag dat wij hebben overgemaakt en waarvoor we bepaalde prestaties terugverwachten. Ik vond het belangrijk genoeg om de hoogste korting te geven vanwege het achterblijven van bepaalde prestaties. Maar ik wilde ook voorkomen dat de reiziger op wat voor manier dan ook nog verder de dupe zou worden van de korting die NS zou krijgen. Daarom heb ik gemeend er goed aan te doen om een opdracht te geven aan NS om die 1,5 miljoen in te zetten in het belang van de reiziger, om de dienstverlening te verbeteren. NS zal daarvoor bij mij een plan moeten inleveren. Ik zal dat ook met de Kamer delen. Dat is volgens mij voor NS nog een extra stok achter de deur om met een verdraaid goed plan te komen voor de besteding van die 1,5 miljoen.

De **voorzitter**:
Welke termijn gaat de Staatssecretaris daaraan stellen?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik ga ervan uit dat NS een paar maanden nodig zal hebben om dat op een goede manier uit te werken. Ik ben nu even afhankelijk van wanneer zij dat aanlevert. Ik heb daar nog niet over gesproken met de directie van NS. Zodra ik daar wat meer beeld bij heb, zal ik aan de Kamer laten weten wanneer dat eraan komt.

De **voorzitter**:
U kunt mogelijk iets van druk opvoeren, zodat het in ieder geval ruim voor de begrotingsbehandeling wordt. Dan kunnen de Kamerleden daartegen ageren. Dat is dus na het reces en voor de begrotingsbehandeling.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik kan wel toezeggen dat dat na het reces richting de Kamer komt. Mocht dat niet lukken dan stuur ik wel een brief dat ik het nog niet heb. Als ik het wel heb, stuur ik het aan de Kamer.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Ik heb twee verschillende vragen. Ik zal ze tegelijk stellen, dan is dit een dubbele interruptie. De eerste is eigenlijk vrij simpel. Deze gaat over de inzet voor het internationale ticketsysteem. Fijn om te horen dat daaraan wordt gewerkt. Ik heb daar een hele concrete vraag over. In september 2022 hebben we een breed gesteunde motie ingediend om dit voor de zomer te regelen. Gaat dit lukken, ja of nee?
Mijn tweede vraag gaat over toegankelijkheid. Ik vroeg heel specifiek hoe de conferentie zich verhoudt tot de Stationsagenda en het Bestuursakkoord. De Staatssecretaris gaf aan dat ze daarmee bezig is. Daar heb ik geen twijfels over, maar waar ik heel concreet naar vroeg, is het volgende.

In de Stationsagenda staat dat er nog het een en ander onderzocht moet worden. Wanneer kunnen de mensen die de zorg nodig hebben die er op dit moment niet is, eindelijk de eerste resultaten verwachten? Ik checkte het net even bij collega Van der Graaf, die hier ook al jarenlang mee bezig is. Er is dus al veel onderzocht, gezegd en gedaan, en er is nu een Bestuursakkoord. Wanneer wordt dat uitgevoerd in plaats van nog een keer onderzocht?

De **voorzitter**:
U stelde twee vragen, maar dat hebben meerdere leden vandaag gedaan in één interruptie. Dit is dus gewoon uw derde interruptie.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Met het Bestuursakkoord Toegankelijkheid zijn we volop bezig, ook met de uitvoering daarvan. Ik proef bij mevrouw Bouchallikh een behoefte om een update te krijgen over de laatste stand van zaken. Ik zal zorgen dat die voor de zomer aan de Kamer wordt toegestuurd.
Het internationale ticketsysteem zouden we voor de zomer geregeld hebben, maar daarvoor zijn we weer afhankelijk van het voorstel waar de Commissie mee komt. Dat volgt pas na de zomer, dus dan lukt het niet.

De **voorzitter**:
De Staatssecretaris weet dat de zomer officieel 21 juni al begint, hè? U bedoelt waarschijnlijk het zomerreces.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja, dat bedoel ik ja.

De **voorzitter**:
Mevrouw Bouchallikh, bent u ook tevreden? Er zijn geen interrupties verder. Dan kunnen we naar de tweede termijn van de Kamer. We houden anderhalve minuut aan. We beginnen met meneer Minhas van de VVD.

De heer **Minhas** (VVD):
Voorzitter, dank u wel. Ik heb een aantal concrete dingen, allereerst het ov-verbod. De Staatssecretaris zei dat dit in Overijssel gaat starten. Ik ben even benieuwd wanneer dit is en hoe de Kamer daarover terugkoppeling krijgt. Hoe ziet dat eruit? De VVD ziet meer in een landelijk ov-verbod, maar ik snap dat het regionaal moet starten. Misschien kan daar meer over gezegd worden.
Ten aanzien van de Eurostar zou ik iets meer concreetheid willen hebben. Wanneer krijgen we die duidelijkheid? Ik wil voorkomen dat we over vier maanden nog steeds aan tafel zitten en dan blijkt dat die verbouwing op Amsterdam Centraal moet starten. Ik zou daarover even iets meer concreetheid van de Staatssecretaris willen horen.
Ten aanzien van het ERTMS heb ik zojuist ook al het volgende gezegd. Het spoorgoederenvervoer heeft er belang bij dat het ERTMS vanuit het Single European Railwayprogramma integraal wordt ingevoerd. Stel dat wij, omdat we het belangrijk vinden, zelf wat trajecten uitkiezen en starten met een trein op een traject waar het ERTMS is uitgerold. Als dit er dan vervolgens niet ligt in Duitsland en Zwitserland, waar de meeste treinen naartoe gaan, dan jagen we de sector op kosten. Ik zou de Staatssecretaris dus willen vragen: doe dit nu op zo'n manier dat het ook meerwaarde heeft voor de klant. En in dit geval zijn die klanten de goederenvervoerders.
Ten aanzien van de IT-storing zegt de Staatssecretaris: ik wacht nog even af wat de resultaten zijn. De ervaring van al die losse storingen is tot nu toe geweest dat ProRail met een uitkomst van een extern bureau komt. NS zegt dan: sorry, dit is onaanvaardbaar. En de Staatssecretaris zegt dan: ja, daarom kan ik het niet uitvoeren. Daarom zei ik tegen de Staatssecre-

taris: u legt het nu niet bij de probleemveroorzakers neer, maar wel bij de patiënten. Terwijl ik zou zeggen: ga het nu extern laten reviewen. Ik vraag de Staatssecretaris dat toch te heroverwegen, simpelweg omdat het belangrijk is.
Tot slot hoorde ik het antwoord op een niet gestelde vraag over Arriva en het laten rijden van extra treinen. Daarvan zei de Staatssecretaris: ik wil nog even kijken en ik kijk natuurlijk of het meerwaarde heeft voor de reiziger. Dat snap ik, maar ik wil toch wel even meegeven dat de Staatssecretaris daar niet over gaat. IenW gaat daar ook niet over. Daar gaat de ACM over en die heeft voor deze specifieke aanvraag al gezegd dat het past binnen de evenwichtstoets die ze hebben uitgevoerd. Dat wilde ik afsluitend nog even gezegd hebben. Dank u wel. O, ik wilde nog een tweeminutendebat aanvragen.

De heer **Boutkan** (Volt):
Anders vraag ik nu het tweeminutendebat aan.

De **voorzitter**:
Het is wel belangrijk wie het aanvraagt, want degene die dat doet wordt ook de eerste spreker. Ik weet niet wie het wil aanvragen? Meneer Boutkan vraagt bij dezen een tweeminutendebat aan en zal dan ook de eerste spreker worden. Zijn anderhalve minuut loopt ook inmiddels.

De heer **Boutkan** (Volt):
Dank u wel. Het tweeminutendebat voer ik dan ook graag na de brief met antwoord op wat er nou precies met de Eurostar gaat gebeuren, dus na dat locatiebezoek. Ik weet dat dat niet op deze manier gaat, dus ik zal het ook bij de regeling wel vragen.
Ik had daar toch nog wel een vraag over. Ik heb specifiek ook gevraagd naar dat rapport, die second opinion. Daar heb ik niet echt antwoord op gekregen. Wat vindt de Staatssecretaris ervan dat er gezegd wordt: het is technisch zeer complex maar niet onoplosbaar? Kunnen we de reizigers niet bepaalde toezeggingen doen? Denk aan de toezegging dat er gereden mag blijven worden tot er een oplossing is, of dat we zeggen dat we wel vóór een bepaalde periode weten wát de oplossing is, bijvoorbeeld voor 1 september of zo. Ik begrijp ook dat de ticketverkoop ver van tevoren geregeld moet worden en dat als we dit te lang laten duren er echt operationele problemen komen, ook voor de reizigers. Ik zoek nog naar wat de Staatssecretaris daarover kan toezeggen. Dat was het, dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Boutkan. Dat was Volt. Mevrouw Van Ginneken van D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Voorzitter. Goed dat mijn collega een tweeminutendebat heeft aangevraagd, anders zou ik dat nu hebben gedaan. Dank aan de Staatssecretaris voor de toezeggingen op de recente storing op spoorgoederenvervoer en op de Eurostar. Ik hecht er echt aan dat we zekerheid krijgen dat de Eurostar ook op de langere termijn blijft rijden. Ik overweeg dus een motie over die terugkeerafspraken.
Dan wil ik het hebben over de stille goederenwagons. De Staatssecretaris zei: niet alle wagons zijn stil, maar wel veel. Ik overweeg een motie op dit punt, maar ik probeer het toch nog even. Ik begrijp dat de sector de transitie aankan en het aankan om dat laatste deel van de niet stille wagons ook stil te maken. Een verbod daarop zou dus ontzettend helpen om die impuls te geven. De Staatssecretaris kan een motie op dit punt voorkomen door mij hierop een toezegging te geven.
Tot slot heb ik nog één vraag aan de Staatssecretaris die ik in een interruptie had willen stellen, maar mijn interrupties waren ineens op. Zo

gaat dat soms, hè. De Europese Commissie publiceert deze zomer de technische specificatie voor interoperabiliteit, de TSI. Daarin worden eisen gesteld aan treinen, sporen en perrons om grensoverschrijdend treinverkeer makkelijker en mogelijk te maken. Die eisen zijn dan ook normstellend. Kan de Staatssecretaris zich er in Europees verband voor inzetten om daarin ook eisen op te laten nemen over de toegankelijkheid van treinen en perrons voor mensen met een toegankelijkheidsbehoefte? Dat is eigenlijk mijn laatste vraag.
Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Meneer Krul, CDA.

De heer **Krul** (CDA):
Voorzitter, dank u wel. Ik heb nog vier punten in tweede termijn. Allereerst wat ons betreft het centrale thema van dit debat: de verschraling van het ov. We zijn blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat zij met mogelijke voorstellen komt om een schuif toe te passen, ook als dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden. Het is een klein beetje perspectief, ook voor de mensen die hier vandaag naartoe gereisd zijn met deze zorgen.
Voorzitter. Het tweede punt is de vraag hoe wij richting Europa gaan. Ik heb het interruptiedebatje met mevrouw Van der Graaf toch ook met wat zorgen gevolgd, want ook ik en het CDA vinden dat we hierover in Europa en richting Duitsland echt kleur moeten bekennen. Als wij het niet doen, dan zal daar namelijk zeker niet die richting op bewogen worden. Ik zou de Staatssecretaris echt willen oproepen om in dat akkoord, richting Europa en richting Duitsland heel duidelijk te maken wat onze positie is, en waar mogelijk zo veel mogelijk samen op te treden met onze buren.
Voorzitter. Drie. Ik heb ook de zorgen gehoord van de Staatssecretaris over de mogelijke risico's van open toegang en de weging die zij daarin gaat maken. Daar zijn we blij mee, want uiteindelijk staat de reiziger centraal en kan het niet zo zijn dat de vervoerszekerheid in het geding komt doordat wij ons alleen maar richten op verdere marktwerking en open toegang als een soort doel op zich.
Daar laat ik het bij. Mijn vierde punt laat ik gewoon lekker even zitten voor de volgende keer.

De **voorzitter**:
Dank u wel daarvoor. Mevrouw Bouchallikh, GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de Staatssecretaris en haar team voor de beantwoording van de vragen. Het is goed dat er nog een ultieme poging wordt gedaan om de Eurostar toch te laten reizen. Wat ons betreft is het ontzettend belangrijk om alle alternatieve opties mee te nemen. De Staatssecretaris zei een paar keer: die mevrouw van Eurostar is een real guy. Nou, een real woman kan het ook voor elkaar krijgen. Laten we met die boodschap die kant op gaan.
Voorzitter. Ik kijk uit naar de evaluatie. De Staatssecretaris gaf al aan: o ja, we hadden in het proces met Eurostar misschien wat meer moeten afstemmen; dat had misschien dit soort zaken kunnen voorkomen. Ik kijk dus uit naar die evaluatie en naar de manier waarop we onze reputatie richting andere vervoerders een beetje kunnen oppoetsen, want dit staat er niet goed op.
Jammer van het internationale treinsysteem, maar ik snap dat dat nu ook deels bij de Commissie ligt.
Voorzitter. Ik hoop dat er inderdaad een bepaalde graad van dienstverlening mogelijk blijft op het spoor. Ik ben nog niet helemaal gerustgesteld

als ik afga op wat er is gezegd en wat ook in de brief staat, maar ik hoop dat we dat toch met vertrouwen tegemoet kunnen zien.
Tot slot, voorzitter. Dank voor de toezeggingen met betrekking tot wat wél kan binnen de gestelde kaders en de stand van zaken rondom het bestuursakkoord. Ik hoop dat we dit later gaan vervolgen.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Bouchallikh namens GroenLinks. Mevrouw Van der Graaf, ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dank u wel. Dank aan de Staatssecretaris en aan de ambtelijke ondersteuning voor de antwoorden die we hebben gekregen. De Staatssecretaris stelt me echter niet gerust over de discussie over minder treinen en minder reizigers. Bereikbaarheid is voor ons essentieel. Die staat gewoon enorm onder druk als er minder treinen rijden. Ik vond het antwoord van de Staatssecretaris daarover niet voldoende. Kijk bijvoorbeeld naar de elementaire verbinding Utrecht-Den Haag, waar op vrijdag nog maar twee keer per uur treinen rijden. Hoe kun je dan nog mensen het ov inlokken? Is dan het alternatief van een auto niet veel aantrekkelijker voor mensen? Wordt die weging wel goed gemaakt, zo vraag ik de Staatssecretaris.
Mijn vraag over de prijselasticiteit van de reiziger, over de spitstoeslag, is niet beantwoord. Weet NS hoeveel reizigers daadwerkelijk gaan uitwijken? Is dat onderzocht? Ik zou daarbij willen zeggen: we gaan toch niet experimenteren met prijsstellingen zonder dat we duidelijk weten wat het effect is? Ik zou graag de Staatssecretaris willen vragen om daar nog op in te gaan.
Het tweeminutendebat is al aangevraagd. Ik vind het wel een debat dat aanleiding geeft om als Kamer nog uitspraken over te doen.
Dank.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van der Graaf, ChristenUnie. Meneer Madlener, PVV.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil niet te veel in herhaling vallen of een soort opsomming maken. Wat betreft de storing in Amsterdam zijn we natuurlijk allemaal zeer teleurgesteld over de wijze waarop de NS mensen heeft opgevangen. Mensen hebben zelfs op het station moeten slapen. We zijn ook teleurgesteld over de communicatie. We krijgen daar nog een verslag van, begrijp ik. Dat wachten we af. Ik verwacht zelf dat de NS direct kan communiceren via apps. Ik krijg ook apps om 12.00 uur op de eerste maandag van de maand. Je krijgt allerlei apps. Als er een kind vermist is, krijg ik ook een app. De NS kan z'n klanten ook wel een app sturen als de treinen niet rijden.
Dan ERTMS. Dat project loopt al zo lang, het lijkt wel een bodemloze put inmiddels. Dat project duurt ook nog tot 2050. Dat wordt dan waarschijnlijk weer niet gehaald. Het is misschien klaar in het jaar 2100 of zo. Er zijn allemaal overschrijdingen, verkeerde inschattingen, en dat na al die jaren ERTMS; het is niet te geloven. Als er blaadjes op de rails liggen, werkt het weer niet. Misschien worden we wel helemaal ingehaald door de ontwikkelingen en komt er straks weer een ander systeem dat nog veel beter blijkt. Ik wil mijn moedeloosheid over dat systeem hier maar even uitspreken.
Over de Eurostar hebben we het gehad. Rotterdam is natuurlijk een prima opstapplek. Ik denk dat ze daar verder dan maar genoegen mee moeten nemen.

Dan de Lelylijn; die wordt hier steeds genoemd. Dat is natuurlijk het speeltje van de coalitie of van een aantal partijen. Die vinden het allemaal geweldig, die Lelylijn.

De **voorzitter**:
U dient af te ronden.

De heer **Madlener** (PVV):
Er was voor 3 miljard begroot.

De **voorzitter**:
Meneer Madlener, u bent door uw tijd heen, dus ...

De heer **Madlener** (PVV):
De Staatssecretaris zegt: het zal een paar miljard extra kosten. Maar een paar vergaderingen geleden had ze het over 10 tot 12 miljard. Ik weet nog steeds niet wat het nou kost. Dus we kunnen hier allemaal wel steeds dat speeltje erin gooien, maar wat kost die Lelylijn nou? Wanneer weten we dat?
Wat betreft sociale veiligheid ga ik samen met meneer Minhas een motie indienen om de relschoppers uit de trein te weren.

De **voorzitter**:
Meneer Madlener, hartelijk dank. We gaan even schorsen tot 17.25 uur. Dat is zo'n acht minuten. Sommige mensen moeten even een sanitaire pitstop maken. We zien elkaar hier om 17.25 uur weer terug.

De vergadering wordt van 17.17 uur tot 17.29 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen het commissiedebat Spoor voor de tweede termijn van de Staatssecretaris. Ik geef haar graag het woord.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dank u wel, voorzitter. Ik had nog een aantal vragen in de tweede termijn, waar ik graag op wil reageren. De heer Minhas vroeg om de externe review van de ICT-storing. Zoals eerder vermeld, laat ik standaard een externe review uitvoeren. Dat zal deze keer ook gebeuren. Daar zal ik de Kamer ook over informeren.
Zowel de heer Minhas als de heer Boutkan vroegen wanneer er duidelijkheid komt rond Eurostar. Ik heb in de brief die ik heb gestuurd, toegezegd om u op de hoogte te houden. Komende week vindt er een bezoek plaats van alle partijen aan Amsterdam. Ik overleg met Eurostar om te kijken wanneer we de resultaten hebben. Daarbij ben ik dus ook een beetje afhankelijk van hen. Ik zal de Kamer daar blijvend over informeren. Dat is niet per se een toezegging, denk ik. Dat is gewoon standaard business.
Dan had meneer Boutkan nog een vraag over het reviewrapport. Het lijkt erop dat het wel kan volgens Studio Bereikbaar. Dat vind ik een belangrijk punt. Het rapport is namelijk bedoeld als input voor de gesprekken, maar het rapport geeft ook aan dat de veiligheid niet gegarandeerd kan worden en dat reizigersstromen zo veel mogelijk gescheiden moeten zijn. ProRail en NS zijn in gesprek gegaan. NS heeft me laten weten het oordeel van ProRail daarover te respecteren. Ik hecht enorm aan die verbinding, maar zeker ook aan de veiligheid van de reizigers. Ik denk dat dat belangrijk is om steeds heel goed voor ogen te houden, maar laten we hopen dat er alsnog een oplossing wordt gevonden. Dat is in ons aller belang.
Meneer Minhas vroeg nog naar ERTMS voor spoorgoederenvervoer. Hij zei: de treinen moeten diverse systemen hebben en ze worden op kosten gejaagd. Alle lidstaten hebben een uitrolprogramma voor ERTMS. Wij

werken veel samen met Duitsland om te kijken hoe alles op een goede manier op elkaar wordt afgestemd. Ik vind het een heel terecht punt. Wij laten natuurlijk alles nog een keer heel goed onderzoeken nu. Je ziet dat wij hebben gekozen voor een best uitgebreide versie van ERTMS, terwijl andere landen een iets beperktere versie hebben, om het zo maar te zeggen. Het is natuurlijk belangrijk, zeker voor de gebruikers, dat die systemen op z'n minst op een goede manier op elkaar aansluiten en dat wij voldoen aan normen die sowieso acceptabel zijn. Het is een goed punt. We zullen er sowieso nog eens een keer goed naar kijken.
Dan vroeg mevrouw Van Ginneken naar de stille wagons. Op diverse goederenroutes mogen per december 2024 alleen nog stille wagons rijden. De basis daarvoor ligt in de Europese regelgeving. Dan blijft er nog een klein aandeel niet-stille wagons over. Dat zijn de onderhoudswagons of bijvoorbeeld historische treinen. De transitie naar 100% stille wagons zal langzaam gaan. Ik wil benadrukken dat de geluidswinst daarbij heel beperkt zal zijn. In 2025 is 94% van alle treinen dan ook stil. Aanvullend daarop begreep ik dat ook in Duitsland bepaalde aanvullende regelgeving in het leven is geroepen, maar dat de vraag is of die niet op gespannen voet staat met Europese regelgeving in Duitsland. Wij hebben gezegd dat we sowieso de uitspraken daarover willen afwachten om te kijken of het een niet in conflict is met het ander.
Dan had Volt nog gevraagd om een toezegging om meer aandacht voor klanten te hebben bij ticketing. Ik betrek de sector bij de Nederlandse inzet voor het voorstel van het ticketingsysteem. Verder is het aan de Europese Commissie hoe zij consulteert in het kader van de Europese impactassessments. Dat gaat allemaal het komende jaar spelen.
Mevrouw Van Ginneken van D66 vroeg of we ons in Europees verband kunnen inzetten voor de toegankelijkheid van mindervaliden. Dat is nu onderdeel van de Nederlandse inzet.
De heer Minhas vroeg nog wanneer de pilot start naar een regionaal reisverbod. De provincie Overijssel is daarmee bezig. Ik zal hen om een update vragen en de Kamer zo snel mogelijk na het reces daarover informeren.
Mevrouw Van der Graaf had een vraag over prijselasticiteit en spitstarieven. Daar kom ik op terug in het tarievenonderzoek. Dat komt nog voor de zomer naar de Tweede Kamer.
De heer Madlener heeft gevraagd wat de Lelylijn kost. Dat is medeafhankelijk van het uiteindelijke ontwerp en het tracé. Het is nu onderdeel van het MIRT Onderzoek. Eind 2024 weten we meer daarover.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de beantwoording, mevrouw de Staatssecretaris.

De heer **Minhas** (VVD):
Nog één dingetje, hoor. Ik ben blij dat de Staatssecretaris erkent dat je goed moet kijken hoe je de ERTMS-uitrol gaat doen. Het lid Minhas zegt hierbij dat hij het belangrijk vindt dat we grip krijgen op de kosten, maar wat betreft de samenwerking met Duitsland vind ik het belangrijk dat we verder kijken waar die treinen naartoe gaan en hoe we ervoor zorgen dat ERTMS op dat hele traject op orde is. Als we hier heel veel investeringen doen, een deel van Duitsland ook en de rest vervolgens met een heel ander systeem werkt, dan is het echt onnodig om vervoerders op kosten te jagen. Volgens mij heeft de Staatssecretaris mijn oproep wel begrepen, maar ik herhaal 'm voor de zekerheid: kijk nou naar dat hele traject. Kijk kritisch hoe je op dat hele traject tot het beste systeem kan komen, niet slechts op een deel van Duitsland of Nederland, want daarmee zijn de goederenvervoerders niet geholpen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik ben het helemaal met meneer Minhas eens dat daar op een hele goede manier naar gekeken moet worden, dus dat staat genoteerd.

De **voorzitter**:
Verder is iedereen tevreden. Ik zie geen interrupties meer. Mevrouw Van der Graaf, gooi het gewoon in de groep als u twijfelt.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Misschien is de vraag over het verhaal dat er minder treinen rijden en minder reizigers zijn, opgevat als een soort retorische vraag, maar zo was die niet bedoeld. Ik had geen interrupties meer in de eerste termijn, dus ik heb de vraag bewaard voor de tweede termijn. Ik vraag me heel serieus af of hier de juiste afwegingen worden gemaakt. Als we ervan uitgaan dat de reizigersaantallen in 2025 en 2026 weer op het niveau zijn van voor de coronapandemie en er wordt nu zo ontzettend scherp afgeschaald, ook in het spoorvervoer, waar zijn we dan mee bezig?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Er moet natuurlijk altijd goed gekeken worden hoe je de reiziger zo goed mogelijk bedient. In alle concessies die worden gedaan, kan ook worden gekeken naar voorwaarden die daarbij gesteld worden. Ik hoor dat mevrouw Van der Graaf twijfels heeft of daarin de goede keuzes worden gemaakt. Het is natuurlijk altijd zo dat je zelf meer zou willen dan er uiteindelijk kan in z'n totaliteit. Tenminste, zo ervaar ik dat. Wij vragen natuurlijk ook aan bijvoorbeeld de hoofdrailnetconcessiehouder om bepaalde gebieden op een goede manier bereikbaar te houden, die misschien iets minder lucratief zijn. Elke trein of elk treinstel kun je uiteindelijk maar één keer inzetten, je hebt maar zoveel personeel en noem het allemaal maar op. Ik zal altijd blijven kijken of de spreiding goed is of beter moet. Dat zal altijd een zoektocht blijven. Laten we elkaar daar scherp in houden. Als we zien dat er door een bepaalde grens wordt gezakt, moeten we kijken wat we eraan kunnen doen om dat weer op te plussen. Die analyse delen we volgens mij heel erg met elkaar.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Mevrouw Van der Graaf, daar zult u het mee moeten doen vanavond. Er zijn nog heel wat toezeggingen. Zoals zojuist al is gezegd, is het tweeminutendebat aangekondigd. Meneer Boutkan zal de eerste spreker zijn.
Er zijn ook nog een vijftiental toezeggingen gedaan, dus ik vraag de leden en de Staatssecretaris om goed mee te luisteren of de formulering goed is.
– De Staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren over de gevolgen, waaronder de kosten, van het verplicht maken van het gebruik van kwartsloze ballast. Dit zal zij doen via de voortgangsrapportage.
– De Staatssecretaris zegt toe de Kamer een lijst van voorstellen te sturen over hoe bestaande middelen effectiever besteed kunnen worden binnen de ov-sector. Zij zal dit voor de begrotingsbehandeling aan de Kamer doen toekomen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Nee.

De **voorzitter**:
Laat maar weten wat er fout is.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik heb gezegd dat ik met een weging en een aantal concrete voorstellen kom, die mogelijk door de Kamer kunnen worden beoordeeld.

De **voorzitter**:
Ik vroeg toen om het dan voor de begrotingsbehandeling te doen, want dat is ook fijn voor de Kamerleden.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Precies. Dat heb ik ook gezegd. Ik vind dit een belangrijke toezegging, dus misschien dat ik er daarom zo op aansla. Kunt u de toezegging zoals die er staat misschien nog een keer herhalen?

De **voorzitter**:
Zeker.
– De Staatssecretaris zegt toe de Kamer een lijst van voorstellen te sturen over hoe bestaande middelen effectiever besteed kunnen worden binnen de ov-sector. Ze zal dat voor de begrotingsbehandeling aan de Kamer doen toekomen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Het gaat er met name om dat er een vraag is om te kijken hoe je de regio's zo goed mogelijk bereikbaar houdt. Misschien kan de heer Krul of mevrouw Bouchallikh mij corrigeren als ik dat verkeerd heb begrepen, want zij hebben er specifiek naar gevraagd. Ik heb toen aangegeven dat je daarvoor zult moeten kijken naar een verschuiving binnen het eigen domein. Ik heb aangegeven dat ik ga kijken waar überhaupt vraag naar is en hoe we zouden kunnen schuiven. Die opties wil ik aan de Kamer voorleggen. Dat is eigenlijk ter ondersteuning van het regionale ov-systeem.

De **voorzitter**:
Mevrouw Bouchallikh, bent u ook akkoord? Dan gaat het zo opgenomen worden. Ja? Dank u wel.
– Dan de derde toezegging. De evaluatie van NS en ProRail omtrent de storing bij Amsterdam zal naar de Kamer worden gestuurd zodra deze voltooid is.
– De Staatssecretaris zal tevens aan NS en ProRail vragen om te reflecteren op de aanbevelingen uit vorige storingen en hoe deze invloed hebben gehad op de handelingen bij de huidige storing.
– De vijfde. Ook zal aan NS worden gevraagd hoe de samenhang van het netwerk effect heeft gehad op de treinuitval door heel het land naar aanleiding van de storing bij Amsterdam.
– De Staatssecretaris informeert het lid Madlener op korte termijn over zijn vragen omtrent de inzet van vervangend busvervoer tijdens de treinstoring bij Amsterdam.
– De Staatssecretaris informeert de Kamer zo snel mogelijk over de schouw op Amsterdam die volgende week woensdag plaatsvindt. Tevens kijkt zij of er meerdere betrokkenen aanwezig kunnen zijn bij deze schouw.
– De Staatssecretaris zegt toe de gebruikstarieven in Nederland te vergelijken met die in omliggende landen en te kijken hoe de spoorgoederensector daar ondersteund wordt.
– De Staatssecretaris zal de Kamer op korte termijn de Belgische spoorgoederenagenda doen toekomen.
– De Staatssecretaris informeert de Kamer via een reguliere brief over de stand van zaken omtrent grensoverschrijdende treinverbindingen.

We zijn er bijna doorheen, hoor.
– De Staatssecretaris informeert de Kamer voor de zomer over de stand van zaken omtrent uniforme toegangspoortjes op stations.
– De Staatssecretaris zal het plan van aanpak om de boete van 1,5 miljoen te besteden in het voordeel van reizigers delen met de Kamer zodra NS dit opgesteld heeft.
– De Staatssecretaris informeert de Kamer op korte termijn over de stand van zaken betreffende het Bestuursakkoord Toegankelijkheid.

De laatste twee.

– De Staatssecretaris informeert de Kamer over de externe review naar de ICT-storing bij ProRail zodra deze is afgerond.

Dan de laatste.

– De Staatssecretaris ...

Ik kan het woord «Staatssecretaris» niet meer horen. Ik hoor hier «excellentie», maar dat kan ik ook niet doen.

– De Staatssecretaris informeert de Kamer na het reces over de pilot van het reisverbod in de trein in Overijssel.

Nou, dan kunnen we er een einde aan maken. Dank aan de mensen op de publieke tribune en de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd via het digitale kanaal. Dank aan onze trouwe bode, de Dienst Verslag en Redactie, de Staatssecretaris en haar team, dat groeide tijdens het debat, de leden der Staten-Generaal en onze griffier. Ik wens iedereen een gezegende thuiskomst. Meneer Madlener, succes in de file dadelijk met uw bolide. Ik wens iedereen een gezegende thuiskomst.

Sluiting 17.43 uur.