

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1165

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 27 oktober 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over:

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

De vragen en opmerkingen zijn op 5 oktober 2023 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 23 oktober 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Vragen en antwoorden

Strategie en algemeen beleid

De leden van de VVD-fractie constateren dat het internationale spoorvervoer gaat groeien richting de toekomst. Deze leden vragen hoe de Staatssecretaris deze groei in goede banen gaat leiden, aangezien de huidige spoorcapaciteit beperkt is, evenals de Europese samenwerking op infrabeleid.

Wanneer we het internationale spoorvervoer verder willen laten groeien, is het belangrijk om te zorgen dat de schaarse capaciteit optimaal wordt ingezet. Daarvoor is het nodig te kijken naar welke verbeteringen nodig zijn, hoe we de beschikbare capaciteit beter benutten, welke keuzes we maken qua prioritering en, indien van toepassing, hoe we de Europese samenwerking hierop kunnen versterken. Met het werkprogramma Internationaal Spoor zetten we reeds belangrijke stappen, onder meer door de samenwerking tussen lidstaten in het kader van het Platform International Rail Passenger Transport en bilaterale afspraken met België en Duitsland.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het bericht dat de spoorgoederentafel van start is gegaan en steunen dit initiatief van harte. Deze leden zijn benieuwd in hoeverre er op internationaal niveau overleg wordt gevoerd over het spoorgoederenvervoer en in welke mate de spoorgoederentafel daarbij betrokken is.

Internationaal vindt er over spoorgoederenvervoer overleg plaats in de spoorgoederencorridors Rhine Alpine, North Sea Mediterranean en North Sea Baltic. Deze corridors functioneren sinds 2013 en zijn gebaseerd op de Europese verordening 913/2010/EC. Binnen deze spoorgoederencorridors wordt internationale spoorwegcapaciteit gecoördineerd voor het spoorgoederenvervoer, wordt samengewerkt op het gebied van interoperabiliteit (zoals ERTMS) en wordt samengewerkt aan de verbetering van de kwaliteit van het vervoer. De leden van de Spoorgoederentafel worden regelmatig bijgepraat over deze ontwikkelingen en vertegenwoordigers van de spoorgoederensector nemen ook deel aan de adviesgroepen van die spoorgoederencorridors.

De Europese Commissie heeft op 11 juli 2023 het voorstel voor freight package uitgebracht. Onderdeel daarvan is het voorstel over spoorwegcapaciteit¹. Behandeling in de EU Transportraad en Europees Parlement hierover is gestart. U ontvangt hierover binnenkort een BNC fiche.

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

Er is geen sprake van dat nationaal openbaar vervoer ten koste gaat van internationale personentreinen. In netwerkontwikkelingsstudies voor de landelijke OV & Spoortafel wordt zowel naar het belang van internationale verbindingen als naar het belang van nationale verbindingen gekeken. Daar waar dit mogelijk is, wordt getracht de belangen van nationale verbindingen zoveel mogelijk hand in hand te laten gaan met de belangen

¹ Europese Commissie, COM(2023)443.

van internationale verbindingen. Internationale verbindingen moeten uiteraard wel goed aansluiten op de buurlanden, waardoor er soms minder flexibiliteit bestaat. Daar waar spanning bestaat tussen beide belangen vormt de weging van het belang van nationale verbindingen ten opzichte van het belang van internationale verbindingen een politieke keuze. De landelijke OV & Spoor Tafel zal dit jaar in december plaatsvinden.

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

Ik heb regelmatig contact met mijn buitenlandse collega's over concrete verbindingen en over overkoepelende afspraken die nodig zijn om die verbindingen tot stand te kunnen brengen. Zo heb ik afgelopen periode diverse malen contact gehad met mijn Duitse collega's over de herziening van de TEN-T verordening en de mogelijkheden die de herziening voor beide landen biedt.

Ook zijn de leden van de VVD-fractie benieuwd of er een concurrerend vervoersproduct aan reizigers en verladers kan worden aangeboden en of er een gezamenlijk gedeeld beeld is.

Spoorvervoerders kunnen zelf in open toegang nieuwe diensten voor internationaal personenvervoer en internationaal spoorgoederenvervoer aanbieden. Voor het spoorgoederenvervoer wordt in de spoorgoederencorridors *dedicated* capaciteit aangeboden aan de spoorvervoerders in de vorm van *pre-arranged train paths* en worden werkzaamheden onderling afgestemd op de vervoersvraag. Dit betekent dat bijvoorbeeld de infrastructuurbeheerders van de spoorgoederencorridor Rhine-Alpine treinpaden voorbereiden van bijvoorbeeld de Rotterdam terminals naar de terminals in Milaan. Spoorvervoerders kunnen die capaciteit dan aanvragen bij de corridor one-stop-shop².

Voor het internationaal personenvervoer is in 2021 op Duits initiatief een politieke verklaring tot stand gekomen over de Trans Europe Express. Hierin zijn de bestaande en gewenste internationale triendiensten opgenomen. Op basis van deze verklaring zijn er verschillende initiatieven gestart om deze verbindingen ook daadwerkelijk te faciliteren. Een initiatief is bijvoorbeeld dat de gezamenlijke infrastructuurbeheerders van de verbinding Amsterdam-Frankfurt-Wenen-Budapest, in samenwerking met de betrokken ministeries, een markt en capaciteitsanalyse hebben opgesteld ten behoeve van het faciliteren van internationaal personenvervoer per spoor. In juli 2023 is een eerste consultatie met marktpartijen en consumentenorganisaties over deze analyse gestart.

De leden van de D66-fractie hebben vragen naar aanleiding van het lezen van de stukken en de recente ontwikkelingen op het gebied van internationaal spoor. Wanneer kunnen deze leden de strategie internationaal spoor verwachten en zal de Staatssecretaris hierin ook een duidelijke ambitie opnemen over welke internationale verbindingen er in de komende jaren opgezet moeten worden en op welke manier er inpassing gevonden zal worden in steden met reeds drukke stations, zoals Amsterdam? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de stand van zaken rond de Strategie Internationaal Spoor en verzoeken de Staatssecretaris deze zo spoedig mogelijk met de Kamer te delen.

² Corridor One Stop Shop Rhine-Alpine: <https://www.corridor-rhine-alpine.eu/c-oss.html>

Als vervolg op het Werkprogramma Internationaal Spoor ben ik bezig met de uitwerking van de Strategie Internationaal Spoor waarvoor nu inhoudelijke studies worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden continueer ik ook. Gelet op de demissionaire status van dit kabinet laat ik de keuzes en invulling van nieuwe ambities ten aanzien van het internationaal spoor aan een volgend kabinet. Een nieuw kabinet zal dan ook besluiten wanneer de strategie internationaal spoor wordt verzonden.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vragen aandacht voor de sturing van de overheid op het internationale spoor. Op dit moment zijn een aantal belangrijke internationale lijnen opgenomen in de concessie. De Staatssecretaris heeft besloten dat dit vanaf 2025 niet meer het geval is. Alleen de intercity naar Brussel maakt dan nog deel uit van de hoofdrailnetconcessie. Deze leden hebben zorgen hierover. Deze leden vinden dat de overheid voldoende sturingsmogelijkheden moet hebben om het internationale spoorvervoer niet alleen te stimuleren, maar zij zijn van mening dat de overheid ook moet kunnen sturen op frequenties en tarieven. Met de volledige open toegang lijkt dit lastig. Kan de Staatssecretaris zowel praktisch als juridisch uiteenzetten hoe vanaf 2025 precies de dienstregeling voor de lijnen naar Berlijn, Frankfurt, Parijs en Londen tot stand zal komen. En kan zij hierbij ook specifiek ingaan op de vraag hoe de Staatssecretaris denkt te voorkomen dat wanneer vervoerders in de open toegang zouden besluiten om, bijvoorbeeld in relatief rustige perioden het aantal treinen te verlagen, dit niet betekent dat het aantal treinen dusdanig afneemt dat er geen sprake meer is van een goede dienstregeling en reizigers hierdoor andere vervoersmiddelen moeten zoeken? En wat zijn voor de Staatssecretaris de criteria wanneer zij van plan is om in dergelijke gevallen in te grijpen? Tevens maken deze leden zich hierbij zorgen om de betaalbaarheid. In volledige open toegang zijn er weinig middelen om reizigers zekerheid van betaalbare tickets te geven. Hoe waarborgt de Staatssecretaris, zo vragen deze leden, dat internationale treinen ook vanaf 2025 voor iedereen betaalbaar blijven?

In mijn brief aan uw Kamer van 29 september jl. over de te volgen procedures bij nieuwe treindiensten in open toegang licht ik toe hoe de dienstregeling voor opentoevangdiensten tot stand komt.³ NS wil samen met haar partners vanaf 2025 dezelfde dienstregeling van internationale verbindingen aanbieden als momenteel het geval is. Daarbovenop willen ook Arriva en Qbuzz in latere jaren op een aantal van deze bestemmingen internationale treindiensten aanbieden.

Open toegang is een marktinitiatief. De mogelijkheden die ik heb om te sturen op beleidsambities voor internationaal spoor zijn daarom anders dan onder een concessie. Gezien de interesse van meerdere vervoerders (ook op dezelfde verbindingen), de groeiende reizigersvraag naar internationale treinreizen en het winstgevend karakter van de treindiensten ligt het niet voor de hand dat een vervoerder, die een bepaald aanbod internationale verbindingen biedt, het aantal frequenties zal verlagen. Zolang reizigers gebruik blijven maken van internationale treindiensten hebben vervoerders een belang om deze diensten te blijven aanbieden. De verwachting is dat een vervoerder zich daarbij niet uit de markt zal prijzen door de prijzen van tickets dusdanig te verhogen dat de betaalbaarheid daarmee onder druk komt te staan, zeker als er meerdere vervoerders op hetzelfde traject diensten willen aanbieden.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 1134.

Zoals bekend biedt een concessie voor internationale treinen geen garantie dat treindiensten op de gewenste manier tot stand komen. Dit komt omdat de concessiehouder voor deze diensten afhankelijk is van medewerking van buitenlandse partijen en omdat de juiste randvoorwaarden moeten bestaan om een treindienst mogelijk te maken. Ook de concessieverlener zou daarbij afhankelijk zijn van de medewerking van de partners in de buurlanden. Ik zie daarom vooral mogelijkheden om in Europees verband de randvoorwaarden voor vervoerders voor het aanbieden van internationale treindiensten te verbeteren. Het gaat dan onder meer om de beschikbare capaciteit op het spoor en op de knooppunten, de toegang tot ERTMS en interoperabiliteit, de beschikbaarheid en kosten van rollend materieel, het testen van innovatie, digitalisering en ticketing. Voor al deze onderwerpen is de internationale samenwerking tussen lidstaten en marktpartijen van groot belang om de marktontwikkeling te (blijven) bevorderen. In de aangekondigde strategie internationaal spoor⁴ werk ik verder uit welke volgende stappen we willen zetten om deze belemmeringen te verkleinen.

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

Ik vind het belangrijk dat er voor reizigers een aantrekkelijk aanbod is naar Parijs en Londen. Het is goed nieuws dat op deze bestemmingen de reiziger de internationale trein steeds vaker weet te vinden. Eurostar is zelf het beste in staat om haar bedrijfsvoering zo in te richten dat die het beste aansluit op de reizigersvraag. Daarbij is het relevant dat Eurostar op zowel de verbinding naar Parijs als Londen veel impact heeft ondervonden van de COVID-19-pandemie. Door de lagere reizigersaantallen is de dienstregeling een tijdlang afgeschaald geweest. Ook hebben de lagere reizigersaantallen geleid tot financiële uitdagingen voor het bedrijf en op de beschikbaarheid van materieel. Gelukkig is Eurostar inmiddels weer in staat om op beide verbindingen aan de concessieverplichtingen te voldoen.

Met de realisatie van de nieuwe terminal in de Amstelpassage is Eurostar in de toekomst in staat om op de verbinding naar Londen meer reizigers te vervoeren. Daarnaast heeft Eurostar ook de ambitie om in de toekomst een vijfde trein naar Londen aan te bieden. Op de verbinding naar Parijs zijn er naast Eurostar ook andere vervoerders die hebben aangegeven vanaf 2025 treindiensten aan te willen bieden. Hierdoor ontstaat er ook op deze verbinding een ruimer aanbod. Zoals hiervoor benoemd, blijf ik inzetten op het creëren van de juiste randvoorwaarden voor internationale verbindingen zodat vervoerders aan de reizigersvraag kunnen voldoen.

De leden van de CDA-fractie horen graag een stand van zaken over de actuele Duits-Nederlandse onderhandelingen voor TEN-T.

Zoals ik in mijn brief aan uw Kamer over de voortgang TEN-T spoor van 17 oktober jl.⁵ heb gemeld, is de triloof fase (onderhandelingsfase tussen

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 994.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1165.

Raad, Europees Parlement en Europese Commissie) in de onderhandelingen over het herzieningsvoorstel TEN-T gestart. In deze brief heb ik uw Kamer ook geïnformeerd over mijn inzet gedurende deze triloofase. Die is er onder meer op gericht om de route Amsterdam-Groningen-Bremen op te nemen in het TEN-T uitgebreid kernnetwerk. Opname van deze route in het uitgebreid kernnetwerk is overeenkomstig de positie van het Europees Parlement. Ik ben de afgelopen periode veelvuldig in contact geweest met Duitse partners om hierin gezamenlijk met Duitsland op te trekken gedurende de lopende triloofase. Over het belang van de internationale dimensie van de Lelylijn heb ik de afgelopen periode ook gesprekken gevoerd met de Duitse bondslanden Nedersachsen, Bremen, Hamburg en Sleeswijk Holstein.

Europese samenwerking

IRP

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

Alle leden van het IRP zijn uitgenodigd om deel te nemen aan de workshop over nachttreinen, die in april 2023 is georganiseerd. Vertegenwoordigers van België, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Litouwen, Luxemburg, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Spanje, Tsjechië en Zweden hebben aan de workshop deelgenomen. Ook hebben vertegenwoordigers van Europese en internationale sector associaties als Community European Railways (CER), International Rail Transport Committee (CIT), European Infrastructure Managers (EIM), European Passenger Federation (EPF), Rail Net Europe (RNE), en The European Rail Supply Industry Association (UNIFE) deelgenomen, evenals vertegenwoordigers van Europese infrastructuurbeheerders, Europese spoorvervoerders, en een vertegenwoordiger van het Europees spoor innovatiepartnership EU RAIL. De resultaten van de workshop zijn opgenomen in het voortgangsrapport dat 1 juni 2023 is gepubliceerd.⁶

In IRP-verband werkt Nederland samen met alle lidstaten. Vanaf de start is Nederland samen met Oostenrijk één van de initiatiefnemers van IRP. De verschillende deelonderwerpen worden door een duo van lidstaten getrokken. Ik zal mij voor dit thema als een warm pleitbezorger blijven inzetten binnen IRP. Nederland en Oostenrijk zijn op dit moment nog steeds voorzitter van het IRP en zetten zich in voor continuïteit van het platform.

EU Pilots

De leden van de D66-fractie vragen wat de stand van zaken is rondom het doortrekken van de Eurostar van Marne de La Valle naar Bordeaux. Kan de Staatssecretaris aangeven of er uit de

⁶ Zie tabel 11 op pagina 44 van het derde voortgangsrapport van het IRP dat op 1 juni 2023 is gepubliceerd via de volgende link: [Progress Report following the ministerial declaration 2020 on International Rail Passengers Transport | Publication | The Netherlands at International Organisations \(permanentrepresentations.nl\)](#).

gesprekken die zij hierover heeft gevoerd, voldoende animo is gebleken voor het opstarten van een EU-pilot?

De Europese Commissie heeft een tiental pilotprojecten geselecteerd voor het verbeteren van grensoverschrijdend vervoer in het kader van haar Actieplan om internationale langeafstandsverbindingen per spoor te verbeteren. Er zijn twee pilots goedgekeurd voor grensoverschrijdende verbindingen naar Nederland: een pilot voor een nachttrein voor de verbinding Amsterdam-Barcelona en een pilot om de Eurostar-verbinding naar Londen te verbeteren.

In 2022 heeft de Europese Commissie een oproep gedaan voor het indienen van pilotprojecten. Ik ben met vervoerders en infrastructuurbeheerders in gesprek geweest over nieuwe pilots voor Europese spoorcorridors. Er is door de vervoerders en infrabeheerders besloten geen pilotproject in te dienen voor de verbinding naar Bordeaux. Mijn ministerie staat open voor initiatieven vanuit de sector voor het doortrekken van een treinverbinding naar Zuid-Frankrijk of elders binnen Frankrijk.

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

Op Europees niveau zijn er al belangrijke stappen gezet om te komen tot meer integrale en internationale samenwerking. De Ministersverklaring van 2020 heeft een hogere agendering van het onderwerp internationaal spoorvervoer bevorderd in de EU. Publicatie van het actieplan van de Europese Commissie in december 2021 is een belangrijke stap op EU-niveau geweest met onder andere als vervolg de lancering in juli 2022 van 10 Europese pilotprojecten voor nieuwe internationale treindiensten. Verder werd door een ander Europees verband, het platform International Rail Passengers waarin lidstaten, sectororganisaties en Europese Commissie samenwerken, op 1 juni 2023 het 3e voortgangsverslag gepresenteerd aan de Europese transportministers.⁷ In dat verslag zijn de belangrijkste resultaten van de internationale samenwerking opgenomen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om dialoog met marktpartijen over rail ticketing en het formuleren van aanbevelingen daarbij, de voortgang ten aanzien van sectorinitiatieven voor internationale capaciteitsverdeling, voortgang van de air-railsamenwerking op Europees niveau en de presentatie van modellen voor grensoverschrijdende openbare dienstcontracten.

Op het gebied van infrastructuurontwikkeling is de besluitvorming over de Trans Europese Netwerken Transport (TEN-T) het belangrijkste Europese kader, wat bijdraagt aan integrale samenwerking tussen lidstaten. Conform het voorstel van de Europese Commissie over de herziening van de TEN-T zijn er Europese transportcorridors waarin ook internationaal personenvervoer per spoor kan worden geadresseerd. Deze stap kan leiden tot het inrichten van spoorcorridors die samenwerken bij het faciliteren van zowel internationaal goederenvervoer als het internationaal personenvervoer per spoor.

⁷ Kamerstuk 21 501-33, nr. 1021.

De leden van de VVD-fractie vragen ook welke prikkel zij voor ogen heeft om de interesse van de huidige nationale spoorwegmaatschappijen ook te wekken voor andere Europese markten.

Op Europees niveau wordt er geen onderscheid gemaakt tussen nationale spoorwegmaatschappijen (veelal in eigendom van de nationale overheid) en andere spoorvervoerders. De prikkel voor alle spoorvervoerders om meer initiatieven te nemen voor nieuwe internationale treindiensten ligt in het wegnemen van drempels voor markttoegang, spoorwegcapaciteit, infrastructuur en interoperabiliteit. Daartoe heeft de Europese Commissie het actieplan van 14 december 2021 gepubliceerd⁸ waarin de belangrijkste acties staan opgesomd. Daarbij wil ik me, in samenwerking met de ministeries van andere landen, richten op het wegnemen drempels op voor Nederland belangrijke corridorverbindingen. Een voorbeeld hiervan is de consultatie, voorbereid door de 4 betrokken ministeries en infrastructuurbeheerders, die is gestart in juli 2023 voor de verbinding Amsterdam-Frankfurt-Wenen-Budapest.

UK Terminal

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

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangegeven waar de belemmeringen zitten rond de Eurostar-terminal, wat zij heeft gedaan om de nieuwe terminal te versnellen en wat er nodig is om de huidige terminal langer open te houden?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag hoe alles op alles wordt gezet om de Eurostar te laten rijden vanaf Amsterdam Centraal.

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

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn geschrokken van de berichtgeving, voor de zomer, over een eventueel verdwijnen van de Eurostar-treinverbinding tussen Londen en Amsterdam. Zij roepen de Staatssecretaris opnieuw op alles op alles te zetten om deze verbinding te behouden. Zij vragen haar zo spoedig mogelijk duidelijkheid te geven over de vertrekmogelijkheden van de Eurostar op Amsterdam Centraal. Zij vragen of het ingeschakelde onafhankelijke onderzoeksbureau SMA inmiddels een rapport

⁸ Europese Commissie, COM(2021) 810.

heeft opgeleverd. Deze leden vragen dit de Kamer zo spoedig mogelijk toe te zenden. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris te bevestigen dat het hervatten van de verbinding Amsterdam-Londen op Amsterdam Centraal niet zomaar te verwezenlijken is. Zij vragen hoe zij hierover het gesprek voert met Eurostar.

In de Kamerbrief⁹ van 6 juni 2023 heb ik geschetst naar welke oplossingsrichtingen we kijken. Het gaat hierbij met name om het langer open houden van de bestaande terminal en het versnellen van de Amstelpassage. Op mijn verzoek en in samenwerking met de andere betrokken partijen wordt er, door een onafhankelijk adviesbureau, nogmaals naar deze en andere mogelijke oplossingen op het station gekeken.

Zoals ik in mijn Kamerbrief van 27 september jl. heb aangegeven loopt het extern onderzoek nog naar een oplossingsrichting om het gat in beveiligd vertrek van de Eurostar vanaf Amsterdam CS te dichten.¹⁰ Ik kan niet op de uitkomsten vooruitlopen. Zoals eerder aangegeven, is het vinden van een mogelijke oplossing complex en daarom is door ProRail, NS, Eurostar en IenW besloten extra tijd te nemen om het onderzoek goed uit te voeren. Ook de gemeente en de Vervoerregio Amsterdam en de verschillende grensautoriteiten zijn betrokken om een oplossing te vinden. Ik informeer uw Kamer zodra het onderzoek naar de mogelijkheden van beveiligd vertrek van de Eurostar is afgerond en het besproken is met de verschillende partijen. Ik verwacht dat eind oktober of begin november te kunnen doen.

NS, ProRail en Eurostar werken met volle inzet aan een oplossing waardoor de benodigde grens- en beveiligingscontroles voor treinen naar het Verenigd Koninkrijk uitgevoerd kunnen worden op Amsterdam Centraal.

De leden van de VVD-fractie constateren dat door het tijdelijk uitvallen van de Eurostar honderdduizenden treinreizigers in 2024 niet van en naar Londen kunnen reizen en zijn aangewezen op het vliegtuig of de auto. Deze leden zijn benieuwd hoe de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat dit rijmt met haar ambities voor een «modal shift»-transitie, waarbij er wordt ingezet op meer vervoer over spoor in plaats van vervoer over de weg of door de lucht. Deze leden constateren dat het spoedoverleg over de problemen met Eurostar in Amsterdam nog niets heeft opgeleverd en dat er hierdoor zorgen zijn ontstaan binnen de sector en bij reizigersorganisaties en belanghebbenden.

Het aantal reizigers dat genoemd wordt herken ik niet. Het is een populaire verbinding maar het gaat niet om honderdduizenden reizigers. Mijn ambitie voor de «modal shift»-transitie is ongewijzigd. Ik blijf mij inzetten voor internationaal treinverkeer naar bestemmingen zoals Londen. Het is bovendien niet te zeggen welke keuze reizigers maken die niet met de trein kunnen. Zij kunnen er bijvoorbeeld voor kiezen om niet te reizen, de veerboot te pakken of met de bus te reizen.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd hoe het komt dat er pas in een zeer laat stadium is geconstateerd dat de continuïteit van de Eurostar onder druk kwam te staan en waarom de Staatssecretaris tot op heden nog niet met oplossingen is gekomen.

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1105.

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1131.

Er is in 2018 aan de Kamer aangegeven dat de grootschalige verbouwing van het station lastig samengaat met het beveiligd vertrek van de Eurostar. Vanuit mij en mijn ambtsvoorgangers is constant de vraag gesteld hoe dit wel samen kan gaan. Hierbij is ook naar andere stations gekeken, maar dit was niet mogelijk of vanuit de vervoerder niet wenselijk. NS en ProRail hebben hier ook onderzoeken op uitgevoerd. De verbouwing van het station is echter dermate complex en vraagt veel ruimte waardoor er geen makkelijke oplossing is. De Kamer heb ik hiervan op de hoogte gehouden, onder meer via de voortgangsrapportages PHS en in separate brieven over dit onderwerp, waaronder mijn laatste brief van 27 september jl.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een externe consultant is ingeschakeld voor het zoeken naar een oplossing met betrekking tot de capaciteitsproblemen op station Amsterdam Centraal en dat er een onderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk Zwitsers bureau. Deze leden vragen ook waarom er nog steeds geen onderzoeksresultaten zijn gecommuniceerd, aangezien het al enige tijd geleden is dat deze onderzoeken zijn ingesteld. Deze leden zijn benieuwd wanneer deze onderzoeksresultaten verwacht kunnen worden en welke stappen hierna zullen worden gezet om deze uit te voeren.

De leden van de D66-fractie wat de laatste stand van zaken is rondom het onderzoek naar mogelijkheden om een gat in de dienstregeling van de Eurostar vanuit Amsterdam te voorkomen/beperken?

De onderzoeken lopen nog waarbij nu vooral naar de technische en juridische haalbaarheid gekeken wordt. De resultaten zullen daarna met alle partijen besproken worden. In mijn brief van 27 september jl. heb ik aangegeven de resultaten met de Kamer te delen. Ik verwacht dat dit eind oktober of begin november is. De betrokken organisaties werken nauw samen en zullen dit blijven doen als tot implementatie overgegaan kan worden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Eurostar wordt gezien als een duurzaam alternatief voor het vliegen naar Londen. Deze leden stellen vast dat al sinds 2017 bekend is dat er een capaciteitsprobleem zou zijn tijdens de verbouwing van station Amsterdam Centraal. Deze leden zijn benieuwd wat de Staatssecretaris heeft gedaan om te voorkomen dat de Eurostar-verbinding onderbroken zou worden.

Vanuit mij, maar ook vanuit mijn ambtsvoorgangers, is constant druk gezet op het vinden van een oplossing. Zelf heb ik daarnaast voor dit dossier circa € 50 miljoen gereserveerd om tot een oplossing te komen. Alle betrokken partijen zetten alles op alles een oplossing te vinden. Echter, het vraagstuk is complex en daarmee is het vinden van een oplossing een uitdaging.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de Staatssecretaris samen met haar collega-bewindspersoon, die over Klimaat gaat, kijkt naar wat de negatieve effecten voor het milieu kunnen zijn van de shift van trein naar vliegtuig voor de route Amsterdam-Londen en vice versa? Ook zijn deze leden benieuwd in hoeverre Schiphol ruimte heeft om mogelijke extra vluchten te kunnen aanbieden.

Extra vluchten zijn niet aan de orde, omdat de onderzoeken nog lopen en niet te zeggen is welke keuze reizigers maken die niet met de trein kunnen.

Ik zet de capaciteit bovendien liever in voor het vinden van een oplossing. Daar gaat op dit moment door alle partijen de aandacht naar uit.

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de voortgang rond het Eurostar-dossier. Voor de zomer gaf de Staatssecretaris aan dat er nog een ultieme poging gedaan wordt de terminal in Amsterdam open te houden gedurende de verbouwing van Amsterdam Centraal en daarmee deze internationale treinverbinding voor Nederland te behouden. Deelt de Staatssecretaris de mening van deze leden dat reizigers zo snel mogelijk duidelijkheid verdienen over de mogelijkheid om een reis naar Londen met de Eurostar voor de periode na juni 2024 te kunnen gaan boeken?

Ik deel de mening van de leden van D66. Mijn doel is om de reiziger zo snel mogelijk duidelijkheid te geven. Dit is onderdeel van de gesprekken die nu met de partijen gevoerd worden. Naar verwachting kan ik uw Kamer eind oktober of begin november informeren over de uitkomsten van het extern onderzoek.

De leden van de D66-fractie krijgen signalen dat er reeds adviezen gegeven zouden zijn in het onderzoek naar de mogelijkheden van beveiligd vertrek van de Eurostar vanuit Amsterdam. Klopt dit? Zo ja, kan de Staatssecretaris deze adviezen delen met de Kamer en omvatten deze adviezen ook opties zonder gat in de dienstverlening van Eurostar vanuit Amsterdam? Hoe ziet het vervolgproces eruit? Wanneer verwacht de Staatssecretaris de Kamer en Eurostar te kunnen informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden van beveiligd vertrek vanuit Amsterdam? Voor welke datum moet er een beslissing genomen zijn teneinde alle betrokkenen voldoende tijd te geven om deze te implementeren? Op welke manier wordt er in het onderzoek en het vervolg daarop rekening gehouden met de uitvoerbaarheid voor Eurostar?

Het rapport van Studio Bereikbaar is eerder met de Kamer gedeeld¹¹. Aan de overige adviezen wordt nog gewerkt door een externe partij. Eurostar is actief betrokken bij het vinden van een oplossing en medeopdrachtgever voor het onderzoek. Ik informeer de Kamer zo snel als mogelijk nadat de gesprekken zijn afgerond. Ik verwacht uw Kamer over de uitkomsten eind oktober of begin november te kunnen informeren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris te bevestigen dat er varianten zijn waarbij de Eurostar inderdaad ook na juni 2024 vanaf Amsterdam Centraal kan vertrekken. Zij vragen haar welke bezwaren hierover nog bestaan en op welke wijze deze weg te nemen zijn. Zij vragen de Staatssecretaris ook te expliciteren voor welke dilemma's zij zich in deze kwestie gesteld weet. Zij vragen haar alle relevante partijen, waaronder de gemeente Amsterdam, NS en ProRail, te doordringen van het allergrootste belang van het behouden van deze verbinding op Amsterdam Centraal.

Het onderzoek naar een doorlopend beveiligd vertrek van de Eurostar vanaf Amsterdam CS loopt nog. Ik kan niet op de uitkomsten vooruitlopen. Zoals eerder aangegeven, is het vinden van een mogelijke oplossing complex en daarom is door ProRail, NS, Eurostar en IenW besloten extra tijd te nemen om het onderzoek goed uit te voeren. Ook de

¹¹ Kamerstuk 29 984 nr. 1105.

gemeente en de Vervoerregio Amsterdam en de verschillende grensautoriteiten zijn betrokken om een oplossing te vinden. Zodra het onderzoek naar de mogelijkheden van beveiligd vertrek van de Eurostar is afgerond en het besproken is met de verschillende partijen informeer ik uw Kamer. Ik verwacht dat eind oktober of begin november te kunnen doen. In de Kamerbrief zal ik ook verder ingaan op de vragen die leven bij de leden van de Christenuniefractie.

Ticketing en reizigersinformatie

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd welk gevolg de Staatssecretaris heeft gegeven aan de aangenomen moties en wens van de Kamer voor één Europees ticketingsysteem voor internationaal treinreizen. Deze leden vragen ook welke maatregelen er in samenwerking met Brussel zijn getroffen om dit te realiseren.

Ik erken het belang van een goed werkend ticketingsysteem waarin het voor de reiziger zo eenvoudig mogelijk is om multimodaal internationaal te kunnen reizen. Zoals eerder met uw Kamer gedeeld, lopen er momenteel verschillende initiatieven ten aanzien van ticketing op Europees niveau. De Europese Commissie (EC) werkt aan een wetsvoorstel MDMS (Multimodal Digital Mobility Services) dat multimodaal reizen binnen Europa moet vergemakkelijken voor de reiziger door de samenwerking tussen verschillende vervoerders en aanbieders te verbeteren. Vooruitlopend op een wetsvoorstel voor MDMS heb ik een non-paper gestuurd naar de EC. Deze heb ik ook met uw Kamer gedeeld.¹² Daarnaast zijn er initiatieven vanuit de sector zelf zoals de CER ticketing Roadmap waarvan de eerste verbeteringen voor de reizigers voor 2025 op de planning staan. Ik heb u hierover geïnformeerd in de Kamerbrief van 18 november 2022.¹³

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het belangrijk is dat de wetgeving over Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten (MDMS) snel wordt geïnitieerd vanuit de Europese Commissie (EC) en dat dit meer moet behelzen dan alleen het vrijgeven van data rond dienstregelingen en tickets. Is de Staatssecretaris het eens met deze leden dat dit snel geïnitieerd moet worden?

Ik ben het met u eens dat het MDMS zo snel als mogelijk wordt geïnitieerd en herken het belang van de achtergrond voor deze regelgeving. Ik heb daartoe een non-paper met de Europese Commissie en de Tweede Kamer gedeeld om dit belang te verwoorden en de EC aanbevelingen te doen gebaseerd op de lessen die Nederland in de praktijk uit het MaaS-programma heeft geleerd.¹⁴

De leden van de D66-fractie zien ook graag dat een betere uitwisseling van toegankelijkheidsinformatie en realtime-informatie over ritten en vertragingen op stations, haltes en parkeerplaatsen. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat deze rijkheid aan data belangrijk is voor het succes van multimodaal reizen? Zo ja, op welke manier gaat de Staatssecretaris zich hiervoor inzetten?

Ik ben het met u eens dat accurate reisinformatie van groot belang is voor multimodaal reizen. Hoewel er steeds meer reisinformatie beschikbaar is,

¹² Kamerstuk 29 984, nr. 1124.

¹³ Kamerstuk 29 984, nr. 1075.

¹⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1124.

ook over toegankelijkheidsvoorzieningen onderweg, kan deze informatie op dit moment voor de multimodale reisdiensten nog worden verbeterd. De beschikbaarheid van reisinformatie is uitgebreid geregeld in de gedelegeerde Verordening over het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (MMTIS). Nederland moet hieraan ook voldoen. In het verlengde hiervan is in het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) opgezet. Het NTM heeft een registerfunctie en speelt een faciliterende rol in het steeds beter toegankelijk en vindbaar maken van onder andere real-time data. Dit biedt ook een goede basis voor het beschikbaar maken van data over stations, haltes, en parkeerplaatsen. Voor meer informatie verwijs ik ook graag naar de Kamerbrief over het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata van 22 mei jl.¹⁵

Toegankelijkheidsinformatie is op dit moment nog een uitdaging, met name bij ketenreizen waarbij verschillende vervoerders betrokken zijn. In het Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer 2022–2032 (verder te noemen Bestuursakkoord), welke op 7 november 2022 is ondertekend en met uw Kamer is gedeeld, is opgenomen dat reisinformatie voor mensen met een beperking reisinformatie nog belangrijker is dan voor reizigers zonder een beperking, zeker als zij assistentie nodig hebben of afhankelijk zijn van de inzet van een bepaald voertuig.¹⁶ Partijen bij het Bestuursakkoord onderschrijven dat actuele, correcte en bruikbare reisinformatie (zoals bijvoorbeeld geleverd wordt via de NS Reisplanner of via 9292) één van de basisvoorwaarden is om een toegankelijke reis te kunnen maken.

In mijn brief aan uw Kamer d.d. 19 december 2022 heb ik medegedeeld dat ProRail met het samenwerkingsverband van decentrale openbaar vervoerautoriteiten (DOVA) in overleg is over uitwisseling van data zodat deze op termijn kunnen worden gebruikt voor (verbetering van) reisinformatie.¹⁷ In de werkgroep die is belast met de uitvoering van het Bestuursakkoord wordt bezien hoe de actuele reisinformatie de komende jaren verder kan worden verbeterd. Over de uitvoering van het Bestuursakkoord wordt uw Kamer periodiek geïnformeerd, voor het laatst 28 juni jl.¹⁸

De leden van de D66-fractie vragen aan de Staatssecretaris of het mogelijk is om, vooruitlopend op Europese wetgeving, te zorgen dat Nederlandse vervoerders al conform handelen. Is de Staatssecretaris bereid om hierover het gesprek aan te gaan met het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB)?

In het NOVB is het uitgangspunt vastgesteld dat uiterlijk per 1-1-2022 alle vervoerconcessies in Nederland «MaaS-waardig» zijn. De concessieverlenende overheden zien toe op de uitvoering van de MaaS-waardigheidseisen. Onderdeel van deze eisen is het verplicht aanbieden van een referentieaanbod van producten die OV-vervoerders moeten leveren aan derden. In alle OV-concessies zijn maaswaardige besteisen opgenomen. De MaaS-waardigheidseisen zijn eveneens opgenomen in de ontwerpc concessie voor het hoofdrailnet.

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven hoe het kan dat identieke treinreizen door verschillende aanbieders (NS, NMBS, DB et cetera) voor verschillende prijzen worden aangeboden. Welke acties is de Staatssecretaris

¹⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 403.

¹⁶ Kamerstuk 23 645, nr. 783.

¹⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 785.

¹⁸ Kamerstuk 23 645, nr. 806.

van plan te ondernemen om dit soort onwenselijke prijsverschillen in de toekomst te voorkomen?

Verschillen in prijzen kunnen door verscheidene oorzaken ontstaan, grotendeels doordat er gewerkt wordt met verschillende nationale systemen en methodes om de prijs te bepalen. Daarnaast kan het voor internationale reizen zijn dat ticketvoorwaarden niet goed zijn geharmoniseerd. Hierdoor houden vervoerders bijvoorbeeld verschillende voorwaarden, zoals leeftijden, aan voor kortingen. Het harmoniseren van de ticketvoorwaarden is onderdeel van de CER ticketing roadmap en er kan op worden gestuurd via nationale en regionale concessies. Ik vraag NS in de concessie om de verbeteringen te implementeren die in CER-verband zijn opgesteld voor reisinformatie en verkoopbaarheid van tickets.

De leden van de D66-fractie zien dat verschillende Europese spoorbedrijven wisselende mogelijkheden aanbieden voor het flexibel maken van een treinticket. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat deze mogelijkheid door alle spoorbedrijven op dezelfde manier moet worden aangeboden? Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat het onwenselijk is dat ook hier prijsverschillen ontstaan tussen de verschillende Europese aanbieders? Zo ja, welke stappen gaat de Staatssecretaris ondernemen om toe te werken naar een Europese standaard?

Ik ben het met u eens dat het onwenselijk is dat er prijsverschillen zijn tussen verschillende aanbieders. Het is aan de spoorvervoerders zelf om een aanbod vorm te geven. De vervoerders bepalen zelf hun prijzen. Bij initiatieven tot harmonisatie van tickets dient rekening te worden gehouden met de mededingingsrechtelijke kaders. Ik vertrouw erop dat de vervoerders baat hebben bij aantrekkelijke producten en voorwaarden. De spoorbedrijven binnen de CER ticketing roadmap hebben bijvoorbeeld het doel om internationaal vervoer per spoor veel eenvoudiger en toegankelijker te maken. Door de samenwerking in het CER wordt gewerkt aan een uniforme, Europese standaard.

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

Er wordt in een publiek-private werkgroep gewerkt aan de doorontwikkeling van de TOMP-API. De werkgroep wordt ondersteund door het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM). Deze standaard zorgt ervoor dat vervoerders en MaaS-dienstverleners of platformen data op een eenduidige manier kunnen uitwisselen. In het non-paper over MDMS heb ik aangegeven dat het wenselijk is de TOMP-API als referentiestandaard op te nemen. Voor het opschalen van MaaS en de ontsluiting van multimodaal vervoer is het belangrijk dat er vanuit de Europese Commissie wordt ingezet op de interoperabiliteit van standaarden.

De leden van de SP-fractie zijn blij met het toenemende draagvlak voor het verbeteren van de internationale spoorverbindingen. Steeds meer reizigers en overheden zien de trein voor reizen binnen Europa als een noodzakelijk alternatief voor het vliegtuig. Naast het verbeteren van de grensoverschrijdende infrastructuur en de betaalbaarheid van treintickets moet er nog forse verbetering worden geboekt op het gebied van unifor-

mering van reisinformatie en boekingsmogelijkheden. Deze leden vragen de Staatssecretaris om te reageren op de zorgen die zijn geuit door Rover, de ANVR en de Consumentenbond omtrent de weigering van marktpartijen om mee te werken aan het verbeteren van multimodale zoek- en boekingsystemen. Herkent zij de kritiek van deze organisaties en, zo ja, is zij bereid om aan te dringen op bindende wetgeving op dit gebied?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vinden dat het plannen, boeken en betalen van internationale treinreizen eenvoudiger moet én kan. Te vaak lopen reizigers nu nog vast in een woud aan websites en tarieven. Reizigers betalen daardoor vaak te veel, kunnen niet de snelste route boeken of zijn helemaal niet in staat om een reis te boeken. Terwijl we vanwege onze klimaatdoelstellingen reizen per internationale trein juist makkelijker moeten maken. Kan de Staatssecretaris aangeven of zij de EC al op het hart heeft gedrukt het ambitieniveau van de zogenaamde MDMS-wetgeving niet te verlagen?

Ik herken de door Rover en andere geschetste situatie deels. Mijn ministerie is bezig met verschillende oplossingen. Voor wat betreft de Multimodaal Digital Mobility Services (MDMS) ligt er nog geen voorstel voor wetgeving van de Europese Commissie en kan ik dus ook nog geen standpunt innemen. Vooruitlopend heb ik, zoals hiervoor beboemd, een non-paper gestuurd naar de Europese Commissie (en uw kamer) waarin de ervaring met MaaS is opgenomen. Bovendien laat ik de impact van MDMS voor Nederland onderzoeken. Ik verwacht deze impactstudie nog dit jaar naar de Tweede Kamer te kunnen sturen. Ik ben in gesprek met de Europese Commissie en kijk uit naar een voorstel op MDMS.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vragen of de Staatssecretaris de mening deelt dat het van belang is dat de wetgeving voor de Europese verkiezingen wordt vastgesteld, zodat reizigers snel kunnen profiteren van de verbeteringen? Heeft de Staatssecretaris bij de Commissie hierop aangedrongen? Zo nee, gaat zij dit alsnog spoedig doen?

Ja, ik ben met de Europese Commissie in gesprek en benadruk het belang van wetgeving voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten. Zo heeft mijn ministerie via de Informele Transportraad aandacht voor MDMS gevraagd en heb ik mijn ambitie via een non-paper met de Europese Commissie gedeeld.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vinden het teleurstellend dat de vervoerders hier niet zelf initiatief toe hebben genomen. Deelt de Staatssecretaris de mening dat er sprake is van marktfalen en dat daarom wetgeving snel nodig is?

De spoorvervoerders georganiseerd in de CER (Community European Railways) hebben zelf initiatief genomen voor de CER ticketing roadmap. Deze heb ik eerder met uw Kamer gedeeld.¹⁹ Ik juich dit voorstel van harte toe. Voornamelijk is niet voor wetgeving gekozen, maar is gekozen om het op te nemen in de vervoersconcessies, zoals de ontwerpconcessie voor het Hoofdrailnet (2025–2033). Het doel is om ervaring op te doen met ticketingvoorwaarden omdat MaaS nog in de ontwikkelingsfase is. In Europa wordt daarnaast gewerkt aan wetgeving voor MDMS. Mijn ministerie is daarbij nauw betrokken.

¹⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1075.

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

Ik herken de problemen rond het reserveren van tickets bij werkzaamheden aan het spoor. Daarom ben ik blij dat vanuit de sector initiatieven zijn gestart om dit te verbeteren. Binnen de CER ticketing roadmap staan voor 2025 onder andere verbeteringen op de planning over informatievoorziening aan reizigers in geval van geplande werkzaamheden en verstoringen van de treindienst.

Marktontwikkelingen

De leden van de D66-fractie constateren dat op vakantie gaan met een interrailticket zich de afgelopen jaren bewezen heeft als een groot succes. Deze leden zijn zeer positief over het grote animo voor het interrailticket en het gebruik van de internationale treinen voor het bereiken van een vakantiebestemming. Vorig jaar besloot de Nederlandse Spoorwegen (NS) echter om reserveren in internationale treinen verplicht te stellen voor interrailers, wat een grote beperking betekent van deze populaire manier van reizen. Kan de Staatssecretaris inmiddels uitsluiten dat NS opnieuw reserveren verplicht stelt voor internationale treinen in de zomer van 2024? Zo nee, welke actie is zij van plan te ondernemen om dit richting de zomer van 2024 alsnog uit te kunnen sluiten? En kan de Staatssecretaris er bij NS op aandringen dat hier zo snel mogelijk duidelijkheid over komt? De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie hebben een vraag over de zomermaatregelen op de Benelux-trein. Vanwege de drukte in de zomer is besloten om zogenoemde treinbinding in te voeren, zodat het aantal reizigers per trein beter gereguleerd kon worden. Klopt het dat deze treinbinding na de zomer niet is losgelaten? Zo ja, waarom is de treinbinding nu nog steeds van toepassing?

Afgelopen zomer heeft NS een aantal maatregelen toegepast om de drukte op de internationale treinen beheersbaar te maken en de overvolle treinen van de zomer van 2022 te voorkomen. Op de ICE naar Duitsland was er sprake van een reserveringsplicht en op de IC Brussel werden de kortingskaartjes (Early Bird tickets) gebonden aan een specifieke trein. Deze maatregelen hebben ertoe geleid dat NS de reizigersstroom beter onder controle had en de reiziger een betere ervaring heeft kunnen bieden.

NS is inmiddels een evaluatie van de maatregelen gestart en heeft bij mij aangegeven dat de resultaten van deze evaluatie zullen meewegen in het besluit om volgend jaar al dan niet vergelijkbare maatregelen in te zetten. Ik ga met NS in gesprek over de resultaten van de evaluatie en de plannen voor volgend jaar. Daarbij vind ik het belangrijk dat NS een goede balans zoekt tussen het tegemoetkomen aan de reizigersvraag en het bieden van een comfortabele reis. Uiteraard verwacht ik dat NS de reiziger tijdig informeert over eventuele maatregelen voor de zomer van 2024 en dat zij ook de consumentenorganisaties consulteert, conform de afspraken in de concessie.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vragen hoe de Staatssecretaris het feit beoordeeld dat treinbinding nog steeds geen garantie geeft op een zitplaats? Deelt de Staatssecretaris dat het niet wenselijk is dat voor de standaardtickets – de zogenaamde early birdtickets – de beperkende voorwaarden van treinbinding van toepassing zijn? Zo nee, waarom niet?

Zolang reizigers flexibel gebruik kunnen maken van de IC Brussel is het niet mogelijk om een zitplaats te garanderen. Voor een gegarandeerde zitplaats zou NS gebruik moeten maken van bijvoorbeeld een zitplaatsreservering. De treinbinding van de Early Bird tickets draagt bij aan een betere spreiding van reizigers over de dag en daarbij aan meer comfort voor de reiziger. Reizigers die niet gebonden willen zijn aan een specifieke trein kunnen gebruikmaken van de reguliere IC Brussel tickets. Ik blijf met NS in gesprek over de voorwaarden voor de IC Brussel om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen

Specifieke projecten of verbindingen

Weert-Hamont

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

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

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

Grensoverschrijdende OV-verbindingen vind ik van groot belang om de economische gebieden over grenzen heen met elkaar te verbinden. Voor de verbinding Weert-Hamont-Antwerpen heb ik daarom laten onderzoeken wat er minimaal op de infrastructuur nodig is voor het laten rijden van een personentrein tussen deze steden. Op 5 oktober jl. heb ik met

Kamerbrief «Actualiteiten internationaal spoor Zuid»²⁰ de studieresultaten aangeboden aan de Tweede Kamer. In een bestuurlijk overleg met de betrokken Nederlandse overheden (provincie Limburg en gemeente Weert) is de studie besproken en gezamenlijk vastgesteld. We hebben afgesproken dat we de uitkomsten ook met de Belgische stakeholders bespreken. Dat bereid ik nu voor zodat besluitvorming door het volgende kabinet aan uw Kamer kan worden aangeboden.

Eindhoven-Heerlen-Aken

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

Rijk en regio delen de ambitie voor een intercity naar Aken. Daarom werken we in stappen aan het verbeteren van de verbinding. Voor de uitwerking van een IC-verbindingen in de dagranden tussen Eindhoven en Aken heeft provincie Limburg het voortouw. We onderzoeken nu of we de dienst in de dagranden kunnen aanbieden door deze eerst te decentraliseren. Onlangs heb ik uw Kamer geïnformeerd over de laatste stand van zaken.²¹ Ook de Eerste Kamer heb ik onlangs uitgebreider geïnformeerd over deze dienst en de stappen die doorlopen moeten worden voordat we de treindienst kunnen introduceren bij de reiziger.²²

Het deel (Maastricht-)Heerlen-Aken is als onderdeel van de decentrale concessie van Limburg opgenomen. Dagelijks rijdt er 2x per uur een sneltrein tussen Maastricht-Heerlen-Herzogenrath, die 1x per uur doorrijdt naar Aken. Vanaf 2025, als ook de infrastructuur rond Aken wordt opgeleverd, kan de trein 2x per uur doorrijden naar Aken. Reizigers uit de richting Eindhoven kunnen in Heerlen overstappen op deze verbinding.

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

Ik deel net als u de ambitie voor de IC Aken. Met deze treindienst worden Eindhoven en Aken zonder overstap met elkaar verbonden. Voor mij is de stip op de horizon een robuuste IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken. Deze verbinding is wel afhankelijk van grote infrastructurele aanpassingen die momenteel in de MIRT-Verkenning Multimodale knoop Brainportregio Eindhoven worden onderzocht. Van deze schaalessprong profiteert niet

²⁰ Kamerstuk 29 984, nr.1157.

²¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1157.

²² Kamerstuk 35 788, AG.

alleen een IC Aken, maar ook wordt hiermee de doorontwikkeling van personenvervoer per spoor in Zuid-Nederland mogelijk. De vraag onder welke concessie een IC naar Aken valt, is afhankelijk van het uiteindelijke treinproduct. In de dagranden kijken we naar decentralisatie omdat dit juridisch eenvoudiger lijkt. Voor een IC-dienst naar Aken heb ik een open gesprek met de regionale partners. Binnen de ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet heb ik een passage opgenomen om niets onmogelijk te maken. Of de IC Eindhoven-Aken onder de HRN-concessie, in de regionale concessie moet worden gebracht of in open toegang kan rijden zal te zijner tijd moeten worden gezien.

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

Het strikt voorschrijven van een realisatiedatum, lijnvoering of vervoerder zou niet passen bij de gewenste flexibiliteit en geeft het risico dat ik opties uitsluit. De formulering van het artikel over de IC Aken in de ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet (artikel 4 lid 4) geeft de ruimte om vanuit Eindhoven te rijden, maar sluit een ander vertrekstation voor de trein niet uit. De huidige tekst biedt juist deze flexibiliteit om geen varianten onmogelijk te maken. Voor de IC Aken zijn nog verschillende varianten in beeld. Deze varianten gaan gepaard met infrastructurele maatregelen en/of hoge kosten in exploitatie en risico's ten aanzien van de betrouwbaarheid voor het hoofdrailnet. Het proces van de hoofdrailnetconcessie kan hier niet op wachten. Daarom is gekozen voor enige flexibiliteit.

Ik ben blij dat met de concessie wordt geborgd dat, als aan de voorwaarden wordt voldaan, we de IC Aken binnen deze concessie kunnen aanbieden, maar ook de ruimte hebben om het anders te doen.

Wunderline en Lelylijn (in internationaal verband)

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie hebben al vaker hun zorgen geuit over de slechte bereikbaarheid van Duitsland vanuit het noorden van Nederland. De lijn tussen Groningen en Leer is door de aanvaring met de brug over de Eems al vele jaren niet volledig in gebruik en het gaat nog enige tijd duren voor de brug hersteld is. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de gang van zaken tot nu toe? En welke lessen trekt zij hieruit voor de toekomst?

Ondanks de onvoorziene beschadiging van de Friesenbrücke en tegenvallers op het gebied van kosteninschattingen wordt door betrokken partijen aan beide kanten van de grens goed en intensief samengewerkt om tot oplossingen te komen. Het herstel van de Friesenbrücke door de Duitse partners loopt volgens planning. Daarnaast wordt onder leiding van de provincie Groningen hard gewerkt aan het realiseren van bouwstap 1 waarmee een reistijdwinst van 17 minuten eind 2024 wordt gerealiseerd. Met ingang van de dienstregeling 2025 kan de treindienst

tussen Groningen en Leer weer worden hervat met 17 minuten minder reistijd dan voorheen.

Momenteel wordt ook gewerkt aan een vernieuwd perspectief voor bouwstap 2. Hierbij staat de verbetering en capaciteit van het bestaande netwerk centraal. In de toekomst wordt de samenwerking voortgezet en is het zaak de benodigde beslisinformatie te verzamelen om bouwstap 2 en 3 succesvol te realiseren.

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

De Friesenbrücke is per uur 20 minuten beschikbaar voor het treinverkeer en 25 minuten voor het scheepvaartverkeer. De openings- en sluitingsprocedure vraagt ook nog zo'n 15 minuten. Daarmee is een evenwichtige verdeling ontstaan tussen beschikbaarheid voor de scheepvaart en de treinen.

De openingstijden komen voort uit een contract tussen Deutsche Bahn en het Wasser- und Schifffahrtsamt. Er is momenteel geen zicht op verdere verkortingen. Deze zijn op dit moment ook niet noodzakelijk. Mocht deze noodzaak voor de vraag van het treinverkeer wel zijn, dan zal daar via de Wunderline-overleggen aandacht voor gevraagd worden bij de Duitse projectpartners die verantwoordelijk zijn voor de afspraken met het Wasser- und Schifffahrtsamt.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vragen de Staatssecretaris daarom hoe het staat met de onderhandelingen om de route Amsterdam-Groningen-Hamburg in een hogere, en bij voorkeur de hoogste, TEN-T-categorie te krijgen. Aan welke Europese corridor zou deze worden toegevoegd?

Volgens het standpunt van het Europees Parlement zou de route Amsterdam-Groningen-Bremen moeten worden opgenomen in het TEN-T uitgebreid kernnetwerk. Het Europees Parlement heeft zich beperkt tot de route Amsterdam-Groningen-Bremen omdat het traject Bremen-Hamburg reeds is opgenomen in het TEN-T kernnetwerk. Opwaardering van de route Amsterdam-Groningen-Bremen naar de hoogste TEN-T categorie, het kernnetwerk, is niet voorzien in de positie van het Europees Parlement en ook niet in de positie van de Raad.

Ik steun de positie van het Europees Parlement om de route Amsterdam-Groningen-Bremen op te nemen in uitgebreid TEN-T netwerk. Mijn ministerie en ikzelf zijn in veelvuldig contact met Duitsland om hierin gezamenlijk op te trekken gedurende de lopende trilogonderhandelingen. Indien opwaardering van deze route zou slagen, dan zou aansluiting met de Scandinavië-Middellandse Zee corridor voor de hand liggen.

De leden van de CDA-fractie horen graag meer over hoe de Lelylijn deel gaat uitmaken van het Toekomstbeeld OV.

In de analyses van het Toekomstbeeld OV is ook gekeken naar de mogelijkheden voor de Lelylijn, zo staat deze in de ontwikkelagenda en menukaarten van het Toekomstbeeld genoemd.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie begrijpen dat de Staatssecretaris verschillende contacten heeft met Duitse collega's en er ambtelijk contact is geweest met Denemarken over de Lelylijn in internationaal verband. Echter wordt weinig beschreven wat tot op heden de inhoudelijke reacties zijn in deze landen. Kan de Staatssecretaris hier meer over zeggen?

Mijn departement en ik hebben intensief contact met de Duitse deelstaten en Duitsland over dit onderwerp. Vanuit de verschillende Duitse deelstaten en Denemarken is overwegend positief gereageerd op het verbeteren van de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen. De Duitse Bondsregering is zich nog op zijn positie aan het beraden.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vragen of met Duitsland bijvoorbeeld ook wordt besproken om de middelen voor de Kustautobahn A20, waar veel weerstand tegen is, (deels) om te zetten in spoorinvesteringen die beter kunnen bijdragen aan het oplossen van de knelpunten?

Met Duitsland is op verschillende manier contact over de verbetering van de verbinding over het spoor. In deze gesprekken wordt niet gesproken over de manier waarop de investeringen worden gedaan. De Duitse investeringsportefeuille en de afwegingen daarin zijn aan Duitsland zelf.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vragen of de Staatssecretaris ook van plan is om met Zweden in gesprek te gaan over het in de toekomst versterken van de verbinding tussen West-Europa en Scandinavië via Noord-Nederland?

Over de internationale dimensie van de Lelylijn voer ik gesprekken met Duitse counterparts. Ook is mijn ministerie in contact met Deense counterparts in verband met de verbinding Hamburg-Kopenhagen en de geplande Fehmarnbelttunnel welke ook zeer van belang is voor het vervoer met Zweden. Afhankelijk van de uitkomsten van gesprekken met de Duitse en Deense counterparts zal mijn ministerie ook contact leggen met Zweedse counterparts over de internationale dimensie van de Lelylijn.

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

Er is op verschillende niveaus zeer regelmatig contact met Duitsland en Noord-Duitse deelstaten. In de Stuurgroep Wunderline zijn reeds verscheidene Duitse partijen vertegenwoordigd, waaronder Nedersaksen (Land Niedersachsen), Bremen (Freie Hansestadt Bremen) en Leer (Landskreis Leer). Daarnaast is Duitsland betrokken bij de internationale component van de Lelylijn en TEN-T. Daarmee is voorzien in een structureel overleg met de Duitse partners.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de stand van zaken rond de triloog-onderhandelingen over het TEN-T-netwerk. Deze onderhandelingen lopen op dit moment en zijn van het allergrootste belang om meer middelen beschikbaar te krijgen voor realisatie van de Lelylijn. Zij vragen de Staatssecretaris uitvoerig in te gaan op de Lelylijn in het geheel van deze onder-

handelingen. Zij vragen op welke wijze de Staatssecretaris zich inspant om deze lijn opgenomen te krijgen in het TEN-T-netwerk.

Het huidig Spaans EU-voorzitterschap wil voortgang maken met de triloogonderhandelingen en zou deze onderhandelingen graag onder zijn voorzitterschap willen afronden. Het is op dit moment nog te vroeg om een inschatting te maken of dit lukt. Zoals ik eerder aan uw Kamer heb gemeld²³ heeft de Raad bij de vaststelling van zijn standpunt op de Transportraad van 5 december 2022 besloten de Lelylijn op te nemen in het uitgebreid TEN-T netwerk. De discussie in de triloogonderhandelingen over de Lelylijn zal zich toespitsen op de eventuele statusverhoging van de Lelylijn in het TEN-T netwerk. Volgens het standpunt van het Europees Parlement zou de Lelylijn op het TEN-T uitgebreid kernnetwerk moeten worden opgenomen. Ik ondersteun hier de positie van het Europees Parlement. Ik ben in veelvuldig contact met Duitsland om hierin gezamenlijk op te trekken gedurende de triloogonderhandelingen. Daarnaast heb ik ook de internationale dimensie van de Lelylijn ook gesprekken gevoerd met de Duitse bondslanden Nedersachsen, Bremen, Hamburg en Sleeswijk Holstein.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris een stand van zaken te delen over het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn. Zij vragen haar met name op welk moment er meer duidelijkheid te geven is over potentiële tracés.

Het MIRT-onderzoek voor de Lelylijn loopt volgens planning en wordt naar verwachting eind 2024 afgerond. In het MIRT-onderzoek worden de hoeken van het speelveld bekeken. Dat betekent dat er naar verschillende tracés wordt gekeken om de kansen, bedreigingen en kostenramingen te maken. In een eventuele verkenning worden de tracés verder uitgewerkt, waarbij ook de omgeving gevraagd wordt naar input voor deze tracés. Er kunnen dan ook nieuwe tracés gevonden worden. De uiteindelijke hoofdtracékeuze zal aan het einde van de verkenning plaatsvinden, waarbij de gedetailleerdere uitwerking in de planuitwerking wordt gedaan. In de MIRT-brief, die voorafgaand aan het NO MIRT zal worden verstuurd, zal ik toelichten naar welke tracés op dit moment wordt gekeken en hoe het vervolg er uit ziet

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

Mede als vervolg op de motie Van der Graaf c.s.²⁴ ben ik politiek overleg gestart met de bondslanden Nedersaksen, Bremen, Hamburg en Sleeswijk Holstein. Ook is de inzet voor het opnemen van de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen op het uitgebreide kernnetwerk aan de orde gesteld in het overleg met Duitse Staatssecretaris Theurer op 5 september jl. in Berlijn. Mijn doelstelling is om voor afronding van de triloogonderhandelingen (mogelijk einde 2023) met Duitsland tot een gezamenlijke inzet te komen over de TEN-T verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen.

²³ Kamerstuk 21 501-33, nr. 995 en Kamerstuk 29 984, nr. 1165

²⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1115.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de invulling van de contacten met ProRail en Deutsche Bahn om de Duitse bondsregering te overtuigen van nut en noodzaak van instemming met het opnemen van de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen in het kernnetwerk van TEN-T.

ProRail is betrokken bij de studies voor de Lelylijn. In overleg met Deutsche Bahn wordt ook de Nederlandse inzet voor de Lelylijn betrokken.

De leden van de ChristenUnie-fractie verzoeken de Staatssecretaris te bevestigen dat de Lelylijn als onderdeel van de verbinding Amsterdam-Groningen-Hamburg in alle relevante Nederlandse toekomstvisies is opgenomen, zoals de lopende herziening van het Toekomstbeeld OV, de strategie Internationaal Spoor en de Nota Ruimte.

Er wordt bij de herziening van het Toekomstbeeld OV, de strategie Internationaal Spoor en de Nota Ruimte rekening gehouden met de Lelylijn.

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

De partners van de actieagenda Trein-Luchtvaart werken voortvarend samen aan de substitutie van luchtvaart voor trein op de zes meest kansrijke bestemmingen. Bij het vaststellen van de Actie Agenda in 2020 behoorden Bremen en Hamburg niet tot de kansrijke bestemmingen. We zijn aan het onderzoeken op welke punten actualisatie nodig is. Ik betrek daarbij ook de resultaten van het onderzoek dat het KiM op dit moment uitvoert naar de substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor in 2030 en 2040. Uiteraard informeer ik u over de uitkomsten van het KiM-onderzoek.

Coevorden-Bad Bentheim (Emmen-Rheine)

Graag horen de leden van de CDA-fractie de voortgang op het traject Coevorden-Bad Bentheim als onderdeel van de Nedersaksenlijn. Deze leden horen graag van de Staatssecretaris of er al een concrete Nederlandse inzet is.

Emmen-Rheine kan ook wel worden gezien als fase 0 van de Nedersaksenlijn. Het doel van de Nederlandse en Duitse regio's als opdrachtgevers voor project Emmen-Rheine (tracé Coevorden-Bad Bentheim) is om per begin 2026 deze reizigerstrein weer in dienst te nemen. Het project bevindt zich op dit moment in de planuitwerkingsfase, waarin onder andere nader wordt gekeken naar de kostenraming. De kosten blijken hoger dan eerder voorzien. We bespreken met alle partijen hoe we hiermee om willen gaan en streven ernaar om voor eind 2023 helderheid te hebben over de financiering.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de verbinding Coevorden-Bad Bentheim, waarvoor Nederland en Duitsland in 2022 een intentieverklaring hebben getekend om één trein per uur tussen beide plaatsen te laten rijden. Deze leden vragen de Staatssecretaris te bevestigen dat de planning aan de Duitse zijde

voorziet in de aanbesteding van de realisatiewerkzaamheden aan Duitse zijde in 2023 en start van de realisatie in het voorjaar van 2024.

Dat kan ik bevestigen. Volgens de planning zal de aanbesteding een Duitse zijde starten in het najaar van 2023. De gunning en de start van de uitvoering van de beoogde werkzaamheden aan de trajectdelen aan de Duitse zijde zijn voorzien in het voorjaar van 2024.

Deze leden vragen te bevestigen dat een belangrijke voorwaarde voor deze planning is dat er zeer binnenkort zekerheid komt over de bekostiging van de werkzaamheden aan Nederlandse zijde.

Dat kan ik bevestigen. Een belangrijke randvoorwaarde is dat er duidelijkheid komt over de financiering. Onlangs is de kostenraming van project Emmen-Rheine geactualiseerd. De kosten blijken hoger dan eerder voorzien. We bespreken met alle partijen hoe we hiermee om willen gaan en streven ernaar om voor eind 2023 helderheid te hebben over de financiering.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris of het klopt dat haar ministerie in het bestuurlijk overleg (BO) MIRT van 2020 een bijdrage van 10 miljoen euro heeft toegezegd, waardoor nog een tekort resteert van ca. 5 miljoen.

In het BO MIRT 2020 heeft het Ministerie van IenW voor de verbinding Emmen-Rheine € 10 miljoen, inclusief btw (prijspeil 2020), gereserveerd voor een bijdrage aan de benodigde investeringskosten en kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV) op het Nederlands grondgebied. Deze reservering was gebaseerd op kostenschattingen voor de aanpassingen aan het spoor van ProRail. Recent zijn nieuwe inzichten gedeeld. De totale verwachte kosten van het project vallen hoger uit dan eerder voorzien. Hierover moeten nadere afspraken worden gemaakt, waarover op dit moment gesprekken lopen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris toe te zeggen zo spoedig mogelijk een oplossing te vinden om de resterende benodigde dekking voor aanpassing van de hoofdspoorweginfrastructuur van ProRail in Coevorden te realiseren, zodat het project hierdoor geen vertraging ondervindt.

Met de betrokken partijen wordt momenteel gesproken over afspraken over de mogelijke dekking van de kosten voor aanpassing van de hoofdspoorweginfrastructuur van ProRail in Coevorden, evenals andere dekkingstekorten die bij dit project spelen. Ik hecht grote waarde aan de totstandkoming van deze treinverbinding en blijf me daarom inzetten voor een gezamenlijke oplossing hiervan.

ICE

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris al meer duidelijkheid kan geven over nieuw materieel voor de internationale treinen tussen Amsterdam-Frankfurt en Amsterdam-Berlijn?

Voor Amsterdam-Frankfurt stromen vanaf medio 2024 de nieuwe ICE3-neo treinen in. Daarmee kunnen de oude ICE-treinen vervangen worden. Op Amsterdam-Berlijn zullen vanaf dienstregeling 2024 de VECTRON-locomotieven worden ingezet, waardoor bij de grens geen locomotiefwissel meer nodig is. Door de inzet van deze treinen, alsmede door wijzigingen in de Duitse dienstregeling en infrastructurele aanpas-

singen bij onder meer Oldenzaal, kan een reistijdwinst van 30 minuten van en naar Berlijn mogelijk worden gemaakt.

De leden van de D66-fractie vragen wat de stand van zaken is van het onderzoek naar het eventueel laten doorrijden van de ICE naar Frankfurt richting München?

Momenteel zijn er geen doorgaande treindiensten van Nederland naar München. Er kan met één overstap wel naar München worden gereisd, bijvoorbeeld door over te stappen in Frankfurt of Keulen. Op 14 juli 2023 hebben de gezamenlijke ministeries van Nederland, Duitsland, Oostenrijk en Hongarije een consultatiedocument uitgestuurd naar de Europese stakeholders over een gezamenlijke analyse van de infrabeheerders over de verbinding Amsterdam-Frankfurt-Wenen-Budapest. Op basis van de reacties op dit consultatiedocument en de verdere gesprekken hierover zullen de betrokken ministeries en infrastructuurbeheerders nagaan welke maatregelen mogelijk zijn om vervoer op deze verbinding te faciliteren. Voor de verbinding van en naar Nederland is daarbij oplevering van het Derde spoor Emmerich-Oberhausen van groot belang.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie krijgen signalen dat de stiptheid en de capaciteit op de ICE-lijn Amsterdam-Frankfurt vaak nog te wensen overlaat. Zo vallen er regelmatig ICE-treinen uit, zitten de treinen soms overvol en zijn er regelmatig grote vertragingen. Waarom, zo vragen deze leden, worden er geen reservetreinen ingezet? En wanneer zijn de nieuwe ICE-treinen beschikbaar? Kunnen deze direct volledig worden ingezet, zodra ze toegelaten worden? Wat gaat de Staatssecretaris concreet doen om de situatie op deze lijn te verbeteren?

In de concessie die ik met NS heb, liggen afspraken vast voor de ICE-verbinding richting Frankfurt/Basel over het aantal verbindingen per dag. Als concessieverlener voor het HRN heb ik, in de huidige concessie, geen afspraken over de punctualiteit van de ICE-verbinding Amsterdam-Frankfurt. Het is aan NS om, eventueel in samenspraak met haar internationale partners, haar materieelinzet af te stemmen op de vervoersvraag en ticketverkoop en zorg te dragen voor een goede punctualiteit voor zover zij dit kan beïnvloeden.

NS geeft aan dat afgelopen jaar diverse malen reservetreinen zijn ingezet, maar dat ook veel last is ondervonden van de grootschalige werkzaamheden aan het spoor in Duitsland. NS heeft eerder al gemeld dat op z'n vroegst vanaf medio 2024 de eerste nieuwe ICE3-neo treinen op de route naar Frankfurt/Bazel zullen gaan rijden. Momenteel wordt de toelatingsprocedure doorlopen die door Siemens getrokken wordt in opdracht van Deutsche Bahn. Volgens NS wordt het vanaf het moment dat deze treinen worden ingezet eenvoudiger om bijvoorbeeld treinen langer te maken wanneer daartoe behoefte is.

Ik hecht er waarde aan dat het Nederlandse spoornetwerk goed aangehaakt is op het Duitse hogesnelheidsnetwerk. De verbinding van Amsterdam naar Frankfurt/Bazel speelt hier een belangrijke rol in. De samenwerking met het Duitse ministerie en de infrabeheerder moet zorgen dat we stappen kunnen zetten in het bieden en uitbreiden van vervoerscapaciteit. De realisatie van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen beschouw ik als een belangrijke stap ondanks dat ik beseft dat de werkzaamheden tijdelijk tot overlast zullen leiden. Wat betreft het aanbod van treinen is een belangrijke rol weggelegd voor vervoerders, zoals in de samenwerking tussen NS en DB. Ik ben verheugd dat NS en

DB bijvoorbeeld ook investeren in nieuw materieel dat eind van dit jaar instroomt.

Op het traject tussen Arnhem en Düsseldorf worden, vanwege het derde spoor, regelmatig werkzaamheden uitgevoerd. De stoptrein wordt dan vervangen door bussen en de ICE wordt dan omgeleid via Den Bosch, doet er langer over én rijdt minder vaak. Dit baart leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie zorgen. Zeker ook omdat volgend jaar (november) de langdurige werkzaamheden aan het derde spoor starten. Deze duren tot zeker mei 2026. Kan de Staatssecretaris, zo vragen deze leden, erop toezien dat ondanks de omleiding het aantal ritten niet wordt verminderd?

De Duitse spoorbeheerder DB Netz voert de werkzaamheden uit en bepaalt de capaciteit voor wat nog kan rijden en wat wordt omgeleid. Voor de ICE geldt dat de vervoerders, in dit geval NS Internationaal en DB Fernverkehr, bepalen wat er exact wordt gereden omdat hierbij ook de beschikbaarheid van materieel een grote rol speelt. In de 20 weken met volledige stremming zullen er periodes zijn waarbij er geen enkele trein kan rijden op het traject tussen Arnhem en Düsseldorf²⁵. Tijdens de gehele periode zullen er zoveel mogelijk ICE's blijven rijden, maar helaas kan NS niet voorkomen dat er ritten zullen uitvallen. Na afronding van de werkzaamheden is er op termijn wel meer capaciteit beschikbaar, voor zowel goederen als reizigers.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vragen hoe de hinder tijdens de werkzaamheden verkleind wordt. Welke concrete afspraken worden er met de vervoerders gemaakt? En hoe worden reizigers tijdig en proactief geïnformeerd?

De Duitse spoorbeheerder DB Netz, die de werkzaamheden voor het derde spoor uitvoert, bepaalt de mogelijke capaciteit op het spoor. Gedurende de gedeeltelijke stremming van zestig weken is de capaciteit van het tracé tussen Zevenaar, Emmerich en Oberhausen voldoende om alle internationale passagierstreinen en goederentransporten af te wikkelen.

Uitgaande van het hoge groeiscenario van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 ontstaat er tijdens de volledige stremming een tekort van circa 75 goederentreinen per dag. Tijdens de weken van volledige stremming heeft ProRail mij geadviseerd dat reizigers van de regionale passagiers-trein tussen Venlo en Düsseldorf (RE13) tijdelijk met de bus zullen moeten reizen.

Er zijn tussen NS en vervoerders gesprekken over de mogelijkheid om een vijfde goederenpad te creëren op de Brabante route om het tekort deels weg te nemen. Dit is echter alleen effectief in samenhang met het vervangend busvervoer voor de RE13. Ik sta hierover in regelmatig contact met mijn Duitse ambtsgenoot. Hoewel deze maatregelen het capaciteitstekort verminderen, nemen ze dit niet helemaal weg. ProRail en NS zullen te zijner tijd reizigers informeren over de aangepaste dienstregeling en vervangend vervoer.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vragen of de Staatssecretaris kan toezeggen dat de Kamer hierover regelmatig op de hoogte wordt gehouden, zodat voorkomen wordt dat gedurende deze lange periode van werkzaamheden het treinverkeer naar Duitsland verslechtert?

²⁵ Kamerstukken 34 244 en 29 984, nr. 4.

Ja, ik zal uw Kamer informeren over de voortgang via de voortgangsbrief Spoorgoederenvervoer.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie vragen of het klopt dat het aantal treinreizigers tussen Nederland en Duitsland de afgelopen jaren fors is toegenomen, maar dat het aantal ICE's niet is uitgebreid. Welke ambities zijn er bij de vervoerders om het aantal ICE's uit te breiden? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het feit dat de ICE's regelmatig zijn volgeboekt? Welke ambities zijn er bij de vervoerders om het aantal ICE's uit te breiden?

Over de exacte cijfers van de groei van het aantal treinreizigers beschik ik niet omdat het hier gaat om diverse verbindingen en verschillende vervoerders. Wel bevestigt NS dat er sprake is van groei. Het aantal ICE-verbindingen tussen Amsterdam en Frankfurt is niet uitgebreid.

Positief is dat de internationale reiziger meer belangstelling heeft voor reizen per trein. Deze groei is de afgelopen periode sterk geweest en mede daardoor zijn treinen naar het buitenland regelmatig volgeboekt. Ik zie het als mijn rol om te zorgen dat het voor vervoerders mogelijk is en blijft om nieuw aanbod tot stand te brengen. Aan de andere kant is er nog steeds bijvoorbeeld richting Frankfurt/Bazel capaciteit beschikbaar om extra treinen te rijden. Nieuw materieel is echter niet zomaar beschikbaar. Toch verwacht ik dat vervoerders de komende jaren voorzien in een hoogwaardig product voor de internationale reiziger.

Ik heb geen zicht op de gevraagde ambities vanwege de bedrijfsgevoeligheid. Wel constateer ik dat de afgelopen maanden een aantal interessante voorstellen voorbij zijn gekomen, gericht op het continueren van bestaande en realiseren van nieuwe internationale verbindingen. Er is zichtbaar belangstelling voor de markt voor internationale treinverbindingen, ook richting Nederland.

IC Berlijn

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

De werkzaamheden lopen nog steeds op schema, maar het tijdschema blijft daarmee krap. Op het kritische pad ligt de realisatie en in dienst stellen van het tijdelijk perron op Oldenzaal. Deze is medio november voorzien.

IC Brussel

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

hierover gesproken met NS en welke maatregelen heeft NS toegezegd om de betrouwbaarheid te vergroten? En welke maatregelen neemt de Staatssecretaris als concessieverlener zelf?

NS en ProRail informeren mij regelmatig over de prestaties op de HSL en ik ben me bewust van de hoge uitval op het traject tussen Amsterdam en Brussel. Middels de daarvoor bestemde overleggen stuur ik op de prestaties van de HSL, waaronder de IC Brussel. De slechtere prestaties hebben verschillende oorzaken en daarom vraag ik NS en ProRail deze te analyseren en aan te pakken. Vanuit Brussel is 3,6% van de treinen niet vertrokken, dan wel niet verder gekomen dan Noorderkempem. De aanvullende uitval had verschillende oorzaken, zoals problemen met de infra, materieelproblematiek of externe oorzaken, zoals problemen met reizigers, aanrijdingen en stakingen. NS en ProRail werken gezamenlijk om obstakels binnen hun bereik weg te nemen en de prestaties te verbeteren.

Het klopt dat slechts 31% van de treinen vanuit Amsterdam met minder dan 3 minuten vertraging in Breda arriveerde. Dit komt door de snelheidsbeperkingen bij Rijpwetering en Rotterdam stadion. Deze snelheidsbeperkingen leveren respectievelijk 106 en 36 seconden aanvullende rijtijd op. Hiermee is de grens van 180 seconden (3 minuten) extra rijtijd snel bereikt wat de lage aankomstpunctualiteitscore op 3 minuten verklaart.

Noord/Zuidlijn

De leden van de VVD-fractie constateren dat de verkenningsfase van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar verwachting in 2025 wordt afgerond. Deze leden stellen ook vast dat er kort na deze afronding in potentie een acuut tekort op de begroting zal ontstaan en zijn benieuwd op welke termijn het budget weer dient te worden aangevuld om vertraging van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn te voorkomen. Deze leden vragen hoe de Staatssecretaris aankijkt tegen de cohesie tussen het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de groei van het internationale treinvervoer. Deze leden stellen vast dat het Noord/Zuidlijn-project deel uitmaakt van een samenhangend pakket met het project Zuidasdok en zijn benieuwd welke gevolgen de mogelijke vertraging van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn zal hebben op het project Zuidasdok voor een capaciteitsuitbreiding van het internationale spoor in zowel zuidelijke richting (Brussel, Parijs, Londen) en oostelijke richting (Berlijn). Deze leden zijn tevens benieuwd of het internationale treinvervoer nog verdere groei kan doormaken, als er voor een belangrijk knelpunt, zoals de ruimte in de Schipholspoortunnel, een financieringstekort op het doortrekken van de Noord/Zuidlijn ontstaat. De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven in hoeverre dit de groei van nationale intercity's langs Schiphol en Amsterdam beperkt of daar risico's voor oplevert. Deze leden zijn benieuwd welke gevolgen een mogelijke vertraging heeft op het project Zuidasdok voor een capaciteitsuitbreiding van het internationale spoor, zowel richting het Zuiden (Brussel, London, Parijs) als ook het Oosten (Amsterdam-Berlijn)?

Met het «doortrekken van de Noord/Zuidlijn» wordt er ruimte gecreëerd op het spoornetwerk waardoor (inter)nationaal treinvervoer verder kan groeien. Dit biedt ook specifieke kansen in het kader van de ambities rond Air-Rail.

De Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer wordt volgens planning doorgezet naar een eventueel te nemen Voorkeursbeslissing in 2025. Er is op dit moment geen sprake van vertraging of voorziene gevolgen. Bovendien kunnen de Noord/Zuidlijn en Zuidasdok vrijwel onafhankelijk van elkaar gebouwd worden qua ontwerp en bouwlogistiek. Beide projecten dragen bij aan de capaciteitsuitbreiding van het spoornetwerk die noodzakelijk is om meer (inter)nationale treinen te kunnen rijden.

Voor de groei van het aantal (inter)nationale treinen speelt een aantal factoren een rol. Eén daarvan is ruimte op het spoor. Het klopt dat onder de huidige omstandigheden in de Schipholspoortunnel de groei van het aantal treinen beperkt kan plaatsvinden. Tegelijk kan het aantal treinen groeien door innovaties op het spoor en in het materieel, of door keuzes te maken in de dienstregeling.

De leden van de D66-fractie lezen in de Miljoenennota dat de Staatssecretaris 1,6 miljard aan eerder toegezegde reserveringen voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (tijdelijk) schrappt. Dit project is niet alleen van groot belang voor de ontsluiting van Schiphol, maar ook voor het creëren van ruimte voor landelijke en internationale treinen op het spoor rondom Amsterdam. Over de gevolgen van deze keuze hebben deze leden een aantal vragen. Wanneer verwacht de Staatssecretaris het budget weer aan te vullen en wanneer moet dit gebeurd zijn om vertraging van de uiteindelijke realisatie van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn te voorkomen? Welke consequenties heeft deze keuze voor de beoogde en gewenste groei van het internationaal treinverkeer? Kan de Staatssecretaris hierbij specifiek aangeven wat dit zou betekenen voor het knooppunt rondom de Schipholtunnel?

Om de Voorkeursbeslissing te nemen, is het nodig dat een volgend kabinet voldoende zicht op financiering biedt. Het is aan een nieuw kabinet om de keuze te maken hoe verder te gaan met het project voor het «doortrekken van de Noord/Zuidlijn». Bij het nemen van de Voorkeursbeslissing (nu voorzien in 2025) is het noodzakelijk dat budget en kostenraming in balans zijn.

De leden van de D66-fractie vragen of er op de beslissing van de Staatssecretaris is gereageerd vanuit de bestuurlijke partners waar het ministerie eerder de afspraak voor deze reservering mee gemaakt had. Wat is nu hun handelingsperspectief?

Er is zorg bij de bestuurlijke partners hoe het budget weer aangevuld wordt. Ik begrijp die zorg. Het was ook geen fijne boodschap om te vertellen dat het Rijk zich genoodzaakt ziet om bij de Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) de reservering te verlagen in verband met de rijksbrede opgave (en tekorten bij andere OV- en spoorprojecten). We hebben met elkaar geconstateerd dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik die bittere pil nu niet kunnen wegnemen. Dat is aan een volgend kabinet omdat zij bepaalt hoe het tekort op het project OVAH wordt aangevuld.

Nightjet

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fractie hebben over het huidige internationale aanbod nog aantal specifiekere vragen. Zij maken zich zorgen over de betrouwbaarheid hiervan. Deze leden constateren bijvoorbeeld dat de Nightjet van Amsterdam naar

Zürich sinds deze zomer regelmatig rijtuigen mist, ondanks dat er meerdere reserverijtuigen zouden moeten zijn. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe vaak dit de afgelopen tijd is voorgekomen, wat hiervan de oorzaak is en hoe dit op korte termijn opgelost gaat worden?

Ik beschik niet over deze informatie. Het betreft een verbinding die in open toegang gereden wordt door NS in samenwerking met ÖBB, de Oostenrijkse vervoerder. Anders dan bij treinen onder de concessie ontvangen we over de dienstverlening van open toegangvervoerders geen specifieke informatie.

HSL-Zuid

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

Het klopt dat de tijdelijke snelheidsbeperking op de HSL-Zuid ter hoogte van viaduct Zuidweg in Rijpwetering nadelige gevolgen heeft voor de punctualiteit van alle treinseries op de HSL-Zuid. ProRail informeert mij regelmatig over de situatie en de stappen die gezet worden om weer verantwoord de snelheid te kunnen verhogen. ProRail heeft allereerst werkzaamheden aan het viaduct verricht om de defecten te herstellen. Deze zijn afgerond. Voordat de snelheid verhoogd kan worden, moet er onderbouwd worden dat dit veilig kan. Ik begrijp van ProRail dat zij hard werken aan deze onderbouwing, maar dat dit meer voeten in aarde heeft dan verwacht. Volgens de huidige planning en verwachting zal deze onderbouwing voor het eind van dit jaar gereed zijn en positief kunnen worden beoordeeld, waarna de snelheid kan worden verhoogd van 80 naar 160 km/u. Ik vertrouw erop dat ProRail dit proces zorgvuldig aanpakt en zij informeert mij en andere stakeholders regelmatig over de voortgang.

Ik begrijp van ProRail dat er verdere ingrepen nodig zijn om de snelheid te kunnen verhogen naar 300km/u. Dit heeft te maken met de zettingsproblematiek die hier al jaren speelt. Ik heb hiervoor ruim budget gereserveerd. De belangrijkste aanpassingen die nodig zijn betreffen het verstevigen en modificeren van het zuidelijke landhoofd van het viaduct, het verstevigen en modificeren van de tussensteunpunten van het viaduct en het wijzigen van de dwarsfixaties van het viaduct. Met behulp van deze aanpassingen is de verwachting dat er voldoende onderbouwing is om de snelheid weer te verhogen naar 300 km/u.