

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 1185

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 maart 2024

Met deze brief stuur ik u mijn antwoorden op de vragen die tijdens het commissiedebat spoor op 7 maart nog niet (volledig) waren beantwoord. In de Kamerbrief Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV en Taxi, die ik u op 8 maart heb gestuurd, beantwoord ik de vraag van Kamerlid Heutink over het beter handhaven van het OV-verbod voor veelplegers.¹

Hiernaast informeer ik uw Kamer in deze brief, naar aanleiding van een eerdere vraag, over de alternatieve bekostiging van een hoogwaardige OV-verbinding tussen Amsterdam-Schiphol en Haarlemmermeer. Ook benut ik deze brief om de uw Kamer te informeren over de jaarrapportage ontwikkelingen spoorgoederenverkeer in 2023 van ProRail en de toezegging uw Kamer te informeren over de verkenning naar de mogelijke scenario's voor het hoofdrailnet op de lange termijn.²

Vragen van het Kamerlid Stoffer (SGP) over trillingen

Vraag

Er zijn nu veel cijfers over trillinghinder. Maar hoe moeten wij, en omwonenden, die waarden? Is de Beleidsregel trillinghinder spoor voldoende?

Antwoord

Dankzij onderzoek van onder andere het RIVM weten we meer over spoortrillingen en de hinder die omwonenden daardoor ervaren.³ Zoals ik schreef in mijn brief van juni jl.⁴ ben ik bezig met het voorbereiden van

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 819.

² Kamerstuk 2021–2022, 29 884, nr. 989.

³ Kamerstukken II 2023–2024, 29 984, nr. 1130.

⁴ Kamerstukken II 2022–2023, 29 984, nr. 1109.

keuzes over een landelijke aanpak. Daarvoor benut ik het uitgevoerde onderzoek en in deze voorbereiding zie ik ook of de Beleidsregel trillinghinder spoor een voldoende adequaat instrument is. Het is nog te vroeg om op deze keuzes vooruit te lopen. Ik streef ernaar u dit jaar opnieuw te informeren.

Vraag

De SGP is benieuwd wat de stand van zaken is met betrekking tot de bronaanpak spoortrillingen. Er is onderzoek gedaan naar innovaties. Er zijn ook praktijkproeven gedaan. Maar wat wordt er gedaan met de uitkomsten?

Antwoord

De innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen wordt uitgevoerd door ProRail en loopt nog tot en met 2025. Over de stand van zaken zal ik u in mijn volgende brief op de hoogte brengen.⁵ Positieve resultaten uit de innovatieagenda, zoals «under sleeper pads» (rubberen matjes onder het spoor) en de rubberen overwegbevoering, pas ik momenteel toe in het «Minder Hinder-pakket» gekoppeld aan de werkzaamheden in Duitsland om de Betuweroute beter aan te sluiten op het Duitse spoornetwerk («het Derde spoor»). Met dat pakket beoog ik de toenemende hinder door omleidingen van goederentreinen door Zuid- en Oost-Nederland te beperken.

Vraag

Kan de aanpak van locaties met de meeste trillinghinder meegenomen worden in het MeerJarenProgramma Geluidsanering (MJPG)?

Antwoord

Het MJPG is specifiek gericht op het beperken van geluid. Trillingen zijn een wezenlijk ander probleem, waardoor het combineren van maatregelen niet mogelijk is. Daarnaast zijn de plannen voor de maatregelen in het MJPG inmiddels afgerond en ingediend, en wil ik bewoners – die vaak al jaren uitkijken naar de maatregelen uit het programma – niet langer dan nodig wil laten wachten op het daadwerkelijk realiseren van de maatregelen. Om deze genoemde redenen neem ik trillingshinder dus niet mee in het MJPG.

Vraag van het Kamerlid Veltman (VVD) over arrangementen MaaS

Vraag

Waarom is het nog niet zwart op wit geregeld dat NS mogelijkheden aanbiedt voor flexibele vervoersconcepten?

Antwoord

In de nieuwe HRN-concessie (2025 – 2033) heb ik met NS afspraken gemaakt over *Mobility as a Service* (hierna MaaS). Dit betreft de verkoop en betaling van NS-kaarten via derden zoals bedrijvenkaartenaanbieders en MaaS-dienstverleners. Op die manier draagt deze concessie-afspraken, artikel 44, bij aan een level playing field. NS zet zich ook nu al in voor MaaS. MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via applicaties, maar vooral ook om combinaties van verschillende soorten modaliteiten. Hierdoor wordt een deur-tot-deur reis op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk gemaakt.

⁵ ProRail informeert via haar website regelmatig over resultaten uit de innovatieagenda. Zie voor een voorbeeld van een recent bericht: <https://www.prorail.nl/nieuws/meer-inzicht-in-spoortrillingen-door-proef-bij-deurne>.

In 2023 heeft de ACM op verzoek van IenW onderzocht of er een gelijk speelveld is voor alle aanbieders van mobiliteitsarrangementen. Op basis hiervan concludeert de ACM in haar rapport⁶ dat het beleid van NS in de basis geschikt is om een gelijk speelveld te borgen. Tegelijkertijd geeft de ACM aan dat er nog ruimte is voor verbetering in de invulling en dat hierbij enkele aspecten aanpassing behoeven. Over de conclusies van de ACM ben ik in overleg getreden met NS. Ik heb NS hierbij gewezen op het belang van het doorvoeren van verbeteringen om nog beter een gelijk speelveld te borgen. Het is de verantwoordelijkheid van NS om hier nader invulling aan te geven. Via de concessie-afspraken kan ik NS hierop aanspreken.

Vragen van het Kamerlid Bamenga (D66) over de verbouwing van Amsterdam Zuid

Vraag

De verbouwing van Amsterdam Zuid dreigt opnieuw vertraging op te lopen als gevolg van het uitblijven van Europese subsidie. Wat betekent dit voor de reiziger? Kan de Staatssecretaris toezeggen er alles aan te doen om vertraging te voorkomen en de Kamer hierover te informeren?

Antwoord

Een artikel uit het Parool van 7 maart jl. suggereert dat het project Derde Perron duurder wordt en er vertraging dreigt door een afgewezen subsidieaanvraag bij de Europese Commissie. Dit is niet het geval. In de businesscase van het project is rekening gehouden met bijdragen van derden voor € 35 mln. Er is daarmee geen sprake van een tegenvaller of een onverwacht risico. Dit is onderdeel van de afspraken zoals die zijn gemaakt in het BO MIRT van november 2022. Ik zoek hiervoor financiering van andere partijen, zoals de Europese Commissie en/of NS Stations, als beoogd eigenaar.

Zoals het Parool schrijft, heeft de EC een eerder subsidieverzoek voor werkzaamheden aan de OV-terminal in het kader van Zuidasdok afgewezen. Ik heb hiervoor inmiddels een nieuw verzoek ingediend. De komende jaren zullen aanvragen worden ingediend, zodra er nieuwe werkzaamheden worden opgestart die leiden tot beter internationaal treinverkeer. De financiering dient rond te zijn als de projectbeslissing voorligt. Dat is naar verwachting in 2028.

Er is op dit moment geen sprake van (dreigende) vertraging van het project derde perron Amsterdam Zuid. Wel is het project afhankelijk van de (tijdige) uitvoering van Zuidasdok. Ik doe er alles aan om het project op tijd gereed te hebben, zodat de internationale treinreiziger in de toekomst kan profiteren van goede verbindingen vanaf station Amsterdam Zuid. Ik informeer de Kamer met de gebruikelijke MIRT-brieven en het MIRT-projectenboek over de voortgang.

Vragen van het Kamerlid Grinwis (CU) over het vervoer van gevaarlijke stoffen

Vraag

Tussen Deventer en Hengelo mogen per jaar maar 210 ketelwagens met brandbaar gas rijden, maar in 2022 waren het er zeven keer zo veel, 1.449. En de 1.000 ketelwagens met zeer brandbare vloeistof werden er 2.153, meer dan twee keer zo veel. Waarom wordt dit gedoogd, is mijn vraag aan

⁶ Rapport ACM over Gelijk speelveld voor bedrijvenkaartaanbieders <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/12/21/bijlage-4-onderzoek-acm-gelijk-speelveld-voor-bedrijvenkaartaanbieders>

de Staatssecretaris. Mist zij instrumenten om te handhaven? Welke alternatieven zijn er eigenlijk? Hoe kan ProRail het vervoer weer binnen de veiligheidsnormen krijgen?

Antwoord

Deze zorgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zijn mij bekend; dit is een van de redenen om te werken aan het robuust Basisnet.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is veilig en het basisbeschermingsniveau is nergens in het geding geweest.⁷ Mijn permanente streven is om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verstevigen waar dit kan. Zo werk ik continu aan de internationale veiligheidsvoorschriften voor dit vervoer, zijn er verschillende convenanten gericht op het vervoer van chloor, ammoniak en brandbare gassen en vloeistoffen.

Het basisnet heeft als doel de belangen van een veilige omgeving en het vervoer van gevaarlijke stoffen duurzaam in evenwicht te brengen. Daarbij worden geen normen gesteld aan het aantal wagons, dat op een bepaalde locatie mag rijden, maar worden risicoplafonds gesteld. Zoals uit de eerder genoemde evaluatie van het Basisnet duidelijk werd, blijkt het rechtstreeks sturen op de risicoplafonds niet te werken, mede omdat hier onvoldoende instrumenten voor zijn. De internationale regelgeving schrijft namelijk voor dat als een bedrijf dat gevaarlijke stoffen wil vervoeren en voldoet aan de hoge veiligheidseisen die hiervoor internationaal en Europees bestaan, dit vervoer moet worden toegelaten. Het toezicht op en de handhaving van de veiligheid van de transportmiddelen en de infrastructuur wordt gedaan door de Inspectie Leefomgeving en Transport. De handhaving van deze twee onderdelen zijn een belangrijk uitgangspunt voor de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Vraag

Moeten we hierbij niet ook denken aan tariefdifferentiatie voor treinpaden?

Antwoord

In het kader van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer kijk ik onder meer naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Hierbij bezie ik de wenselijkheid en de voor- en nadelen van verschillende instrumenten.

Tariefdifferentiatie ligt gelet op de Europese regelgeving voor de gebruiksvergoeding op het spoor niet voor de hand.

Vragen van de Kamerleden Stoffer (SGP) en Van der Plas (BBB) over een robuust Basisnet

Vraag van de heer Stoffer (SGP)

Er is behoefte aan meer nationale regie en aan een robuust Basisnet. Regio's hebben immers te maken met woningbouwopgaven langs het spoor. Hoe gaat de Staatssecretaris hierop doorpakken?

Vraag van mevrouw Van der Plas (BBB)

Kan de Staatssecretaris schetsen wat de tijdlijn is om te komen tot een robuust Basisnet?

Antwoord op beide vragen

De leden van de SGP en BBB hebben gevraagd naar de tijdlijn die ik voor mij zie om te komen tot een robuust Basisnet. In de brief en evaluatie van

⁷ Kamerstuk 30 373 nr. 77.

het Basisnet die ik u in oktober 2023⁸ heb toegestuurd wordt nogmaals onderstreept dat het Basisnet niet functioneert zoals bedoeld en ook niet afdoende kan functioneren. In die brief heb ik ook de lijnen uitgezet voor het robuuste Basisnet. Ik werk aan de afronding van dit traject, en zal zoals toegezegd tijdens het commissiedebat Spoorveiligheid van 7 februari jl. voor de zomer uw Kamer informeren over de opties o.a. wat betreft de verantwoordelijkheidsverdeling. Ik streef ernaar om na de zomer, waar mogelijk in afstemming met de decentrale overheden, tot een definitief voorstel voor het robuuste Basisnet te komen.

Vragen van het Kamerlid Van Dijk (NSC) over Abellio

Vraag

Dan is er de buitenlandse deelneming die al werd genoemd, Abellio in Duitsland, die opnieuw verlieslatend is. Welke meerwaarde ziet de Staatssecretaris in deze verlieslatende deelneming?

Antwoord

Buitenlandse concessies of activiteiten van NS vallen buiten mijn rol als concessieverlener. Mijn zeggenschap over NS beperkt zich tot de HRN-concessie en die richt zich niet tot deze buitenlandse deelneming. Het is dan ook niet aan mij om aan te geven of ik hierin meerwaarde zie.

Vraag

En zo niet, is zij bereid om met de collega van Financiën het gesprek met de NS aan te gaan over het afstoten van dit onderdeel?

Antwoord

De buitenlandse activiteiten betreft een zaak voor de Minister van Financiën als aandeelhouder. Echter, ook de Minister van Financiën heeft geen formele middelen om NS te dwingen met bepaalde activiteiten te stoppen, indien hij dat zou willen. Het initiatief hiervoor ligt bij de onderneming. De Minister van Financiën heeft al eerder toegezegd de Kamer te informeren bij nieuwe ontwikkelingen.⁹

Vraag van het Kamerlid Koekkoek (Volt) over het standaardiseren van systemen

Vraag

Is de Staatssecretaris bereid om met gelijkgestemde landen zoals Oostenrijk op te trekken, bijvoorbeeld via een white paper, zodat we toch naar een soort gestandaardiseerd spoorstelsel toe kunnen?

Antwoord

Ik deel het belang hiervan en de urgentie, die uit de vraag spreekt. Een white paper lijkt me echter niet de juiste stap op dit moment, vooral omdat er al veel gebeurt. Laat ik enkele voorbeelden geven.

In Europees verband wordt gewerkt aan afspraken over interoperabiliteit. Dat betreft treinbeveiliging, energievoorziening, infrastructuur, data uitwisseling etc. Dat mondt uit in zogeheten Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI) die we op EU-niveau vaststellen. Met deze harmonisatie wordt het gemakkelijker gemaakt om treinen internationaal te laten rijden zonder bijvoorbeeld verschillende beveiligingssystemen. ProRail vervult hierin een belangrijke rol als infrabeheerder.

⁸ Kamerstuk 30 373 nr. 77.

⁹ Kamerstukken II 2021–2022, 28 165, nr. 368.

Dat wil niet zeggen dat de systemen automatisch goed op elkaar aansluiten. Binnen de specificaties is nog veel ruimte voor maatwerk en interpretatieverschillen en versies volgen elkaar snel op. Bij de Europese standaard voor treinbeveiliging (ERTMS) passen we daarom onze werkwijze hierop aan en hebben we veel overleg met andere lidstaten en in het bijzonder met Duitsland.

Daarnaast werken we al sinds een aantal jaar nauw samen met alle lidstaten in Europa in het Platform on Internationale Rail Passenger Transport (IRP). Nederland en Oostenrijk zijn hier mede-initiatiefnemers van. We gebruiken dit platform om dergelijke issues te agenderen op Europees niveau. Een voortgangsrapport aan EU-Ministers in Europa wordt voorbereid voor juni 2024.

Vraag van het Kamerlid Bamenga (D66) over het in kaart brengen van mogelijkheden om thuiswerken aantrekkelijker en makkelijker te maken

Vraag

Is de Staatssecretaris bereid deze (thuiswerkvergoeding) en andere mogelijkheden in kaart te brengen die het voor meer mensen makkelijker en aantrekkelijker maken om buiten de spits te reizen?

Antwoord

Naar aanleiding van de motie van Olger van Dijk (Kamerstuk 36 410 XII, nr. 43) werk ik op dit moment aan een voorstel voor een landelijke aanpak om woon-werkverkeer beter te spreiden over de dag en de week. Ik zal hierbij de inzichten betrekken uit de evaluatie van de werkkostenregeling (WKR) die het Ministerie van Financiën in 2024 laat uitvoeren.

Vraag van het Kamerlid Stoffer (SGP) over het combineren van licht goederen- en personenvervoer

Vraag

Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor het combineren van licht goederenvervoer en personenvervoer. De onderzoekers adviseren een proefproject en een programmatische aanpak, maar de Staatssecretaris wil dit aan de markt overlaten. Ik roep haar op om wat meer proactief te zijn in dezen, want wat zou het een mooie win-win zijn als treinen in de daluren niet alleen personen, maar ook pakketjes meenemen.

Antwoord

Het is goed om te horen dat de Kamer interesse toont in innovatieve concepten zoals het combineren van licht goederenvervoer en personenvervoer. Bij licht goederenvervoer wordt bijvoorbeeld gedacht aan post en pakketjes of zogenaamde «droge goederen» zoals verpakt eten- en drinkwaar. Het slim combineren van personenvervoer met deze goederenstromen kan zorgen voor een betere bezetting van het spoor en ondersteunt daarmee onze beleidsdoelen.

In het rapport waar Kamerlid Stoffer naar verwijst wordt het verkrijgen van economische voordelen voor alle stakeholders als één van de belangrijkste randvoorwaarden benoemd. Daarom is het belangrijk eerst meer inzicht te hebben in de achterliggende businesscase van bedrijven. Bij voldoende interesse uit de markt ga ik graag in gesprek over de manier waarop we innovaties als deze kunnen faciliteren.

Overige onderwerpen

Via deze brief beantwoord ik niet alleen een aantal openstaande vragen van het commissiedebat spoor, maar informeer ik uw Kamer ook over drie andere onderwerpen.

Alternatieve bekostiging van een hoogwaardige OV-verbinding tussen Amsterdam-Schiphol en Haarlemmermeer

Toen nog onduidelijk was of er vanuit het Rijk een financiële bijdrage (vanuit het Nationale Groeifonds) geleverd zou worden voor de aanleg van de doortrekking van de Noord/Zuidlijn, is door de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol, ProRail, NS en KLM een studie gedaan naar alternatieve bekostiging van een hoogwaardige OV-verbinding tussen Amsterdam-Schiphol en Haarlemmermeer. Voor de propositie van het Groeifonds is alternatieve bekostiging nogmaals gezien en daarbij is een rapport opgesteld. Dit rapport en bijbehorende oplegger zijn als bijlagen toegevoegd bij deze brief conform toezegging TZ202402-040 aan Kamerlid Bamenga (D66). Deze stukken zijn eerder ook door de opstellers openbaar gemaakt. Momenteel wordt door alle betrokken partijen (rijk en regio) volop gewerkt aan een Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer («doortrekken Noord/Zuidlijn»). Verwachting is dat de Verkenning in 2025 inhoudelijk kan worden afgerond. Op de huidige Rijksbegroting staan onvoldoende middelen om dan de stap te maken naar de Planuitwerking.

Jaarrapportage ontwikkelingen spoorgoederenverkeer in 2023

Voorafgaand aan het Commissiedebat Spoor heb ik uw Kamer geïnformeerd over ontwikkelingen van het spoorgoederenvervoer in Nederland.¹⁰ ProRail heeft op 12 maart het Jaarrapport Spoorgoederenvervoer gepubliceerd. In het bij deze brief gevoegde rapport wordt nader ingegaan op de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer in Nederland in 2023 in vergelijking met 2022. Samenvattend is het spoorgoederenvervoer in 2023 met 10 procent gedaald o.a. als gevolg van minder kolenvervoer, verminderde overslag in de zeehavens, de economische situatie en werkzaamheden op Kijfhoek. Hierbij moet worden opgemerkt dat het vervoerd gewicht in 2022 uitzonderlijk hoog was vanwege een aantal uitzonderlijke extra vervoersstromen (zoals meer kolenvervoer), maar dit verklaart de daling slechts ten dele. Ten opzichte van 2021 is een afname van 4% te zien.

Langetermijnverkenning marktordening spoor

Begin 2024 ben ik een langetermijnverkenning gestart naar de marktordening op het spoor na afloop van de nieuwe concessie, dus vanaf 2034. Ik verwacht de Kamer daarover in de tweede helft van 2024 nader te informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1182.