

Vergaderjaar 2021–2022

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 985**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2022

De mogelijkheden van internationale spoorverbindingen als duurzaam en volwaardig alternatief staat hoog op de politieke agenda en in de aandacht bij de belangrijke stakeholders. Sinds mijn aantreden heb ik op diverse momenten benoemd dat ik mij daar volop voor wil inzetten in de komende jaren. Immers, het gaat hier om meer dan alleen een verbinding tussen steden en landen: het gaat hier om een tevreden reiziger die bereid is te kiezen voor een betaalbare, duurzame en goede verbinding. Het gaat om het verbeteren van de sociaaleconomische positie van grensregio's, waar steeds meer mensen ook over de grens werken, recreëren en winkelen. En het gaat om het bieden van nieuwe mogelijkheden voor bedrijven, studenten en toeristen.

Sinds mijn voorganger de laatste reguliere brief over de ontwikkelingen op het gebied van internationaal personenvervoer per spoor<sup>1</sup> aan uw Kamer stuurde, is er veel gebeurd en heb ik uw Kamer diverse malen over verschillende dossiers geïnformeerd. In aanvulling daarop vond ik het belangrijk uw Kamer in aanloop naar het commissiedebat Spoor, spoorveiligheid en ERTMS op 9 juni a.s. te informeren over een aantal specifieke verbindingen.

In de positieve zin geldt dat veel beperkingen vanwege COVID-19 zijn opgeheven en dat de dienstuitvoering, ook internationaal, weer nagenoeg terug is op het peil van net voor de pandemie. Dit geldt nog niet voor de reizigers aantallen, maar ook hierin is een positieve ontwikkeling zichtbaar.

Tegelijkertijd zie ik dat juist nu ook de urgentie bestaat om met elkaar te werken aan verbeteringen, waarmee de reiziger met de trein een alternatief heeft bij internationale reizen. Te vaak wordt tegen een beperkende grens aangelopen, terwijl juist voor mensen, in bijzonder in grensregio's, over de grens dagelijkse activiteiten, verplichtingen en

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 950.

mogelijkheden liggen. Verschillende beveiligingssystemen per land, het ontbreken van integrale ticketing en het ontbreken van regie op beschikbare treinpaden zijn hier voorbeelden van. Het realiseren van een grensoverschrijdende verbinding is meer complex dan een binnenlandse verbinding, maar dat mag geen belemmering zijn om wel stappen te zetten en laat onverlet dat we op korte termijn al veel zichtbare verbeteringen voor de reiziger kunnen realiseren. Ik zal in deze brief een aantal punten hiervan aanstippen. Ik ben in ieder geval blij in de verschillende gesprekken met mijn Belgische en Duitse collega's afgelopen periode een gedeeld gevoel van urgentie én ambitie te bemerken over de mogelijkheden van het grensoverschrijdend treinvervoer. Ik hoop de komende periode met hen verdere afspraken te kunnen maken over hoe we tot zichtbare verbeteringen voor de reiziger kunnen komen.

Het kabinet heeft het belang en de potentie van internationaal spoor onderkend en zet voor personenvervoer in op het aansluiten op HSL-knooppunten over de grens, zodat Nederland duurzaam verbonden is en blijft. De trein moet een volwaardig alternatief worden op afstanden tot ca. 750 kilometer. Ik wil in deze kabinetsperiode naast het realiseren van een aantal zichtbare verbeteringen op korte termijn ook uitwerking hieraan geven en een ambitie neerzetten met een doorkijk naar de langere termijn. Komende periode hoop ik hiervoor eerste contouren neer te zetten. Ik bouw daarbij voort op wat we met de regio, de sector en buurlanden al in gang hebben gezet, onder meer met de Wunderline, de IC Eindhoven-Düsseldorf en de Drielandentrein. We kijken ook nadrukkelijk naar wat nu bijvoorbeeld de in uitvoering zijnde studies in het kader van de ontwikkelagenda TBOV voor de verbinding Utrecht-Arnhem-Duitsland en de verbinding Amsterdam-Berlijn betekenen voor de corridor naar het oosten en de aantakking op het ICE-netwerk.

Zoals gezegd, de afgelopen maanden heb ik uw Kamer reeds meegenomen in een aantal relevante ontwikkelingen op het gebied van internationaal treinvervoer. Op 14 december jl. heeft de Europese Commissie haar actieplan internationaal en lange afstandsvervoer gepresenteerd. Uw Kamer is hierover geïnformeerd via het BNC-fiche actieplan internationaal en lange afstandsvervoer<sup>2</sup> en het daarop volgende schriftelijke overleg<sup>3</sup>. Op 9 mei jl. heeft Wim van der Camp als ambassadeur van het Year of Rail zijn eindverslag aan mij aangeboden tijdens het Railforumcongres. Ik heb uw Kamer meegenomen in de belangrijkste resultaten van het Year of Rail en het eindverslag van de heer Wim van der Camp over zijn rol als Nederlands ambassadeur hierbij<sup>4</sup>. In voorbereiding op het debat met uw commissie over de Transportraad heb ik op uw verzoek op 17 mei jl. een brede brief over internationaal spoorvervoer gestuurd om zo de kennispositie van uw Kamer op dit onderwerp te versterken<sup>5</sup>.

Met deze brief wil ik u in aanvulling en logisch vervolg op de hiervoor genoemde brieven meenemen in de stand van zaken rond een aantal verbeteringen voor specifieke internationale verbindingen en in de uitwerking van de ambitie voor internationale spoorverbindingen. Ik ga in het bijzonder op die punten in, waar ten opzichte van de voorgaande brieven nieuwe ontwikkelingen te melden zijn.

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3319.

<sup>3</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3387.

<sup>4</sup> Kamerstuk 21 501–33, nr. 926.

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 983.

## Afspraken met buurlanden

Voor internationale treinverbindingen is samenwerking met andere omliggende landen essentieel, in het bijzonder onze buurlanden België en Duitsland. Dit is ook al benadrukt door uw Kamer<sup>6</sup>. Uiteraard werken we rond specifieke verbindingen al jaren samen met onze buurlanden. Het is daarbij mijn ambitie om die samenwerking te verdiepen door met mijn Belgische en Duitse collega's een gezamenlijke agenda te bekrachtigen en daarmee de potentie van internationale treinen optimaal te benutten. Het werk dat verzet wordt binnen het platform International Rail Passengers Transport (IRP), waarover ik uw Kamer schreef in mijn brief van 17 mei jl., biedt hiervoor een inmiddels een goede basis.

De eerste stappen hiervoor zijn inmiddels gezet. Op 19 april jl. vond in Gent de Thalassa-top plaats, waar ik met de Belgische Minister Georges Gilkinet een intentieverklaring heb ondertekend voor (kort) grensoverschrijdende verbindingen om de samenwerking tussen Nederland en België te continueren en te versterken. Met deze brief stuur ik uw Kamer deze intentieovereenkomst toe. De afspraken hebben enerzijds betrekking op een aantal specifieke verbindingen, onder meer Aken-Maastricht-Luik (Drielandentrein), Antwerpen-Rosendaal en Gent-Terneuzen. Daarnaast zijn ook een aantal meer generieke onderwerpen genoemd, waarbij ik het belangrijk vind dat de reiziger optimaal bediend wordt. Een goed voorbeeld is ticketing en reisinformatie, waarbij ik hoop dat we als vervolg op deze intentieverklaring volgende stappen kunnen zetten om de internationale reiziger goed te faciliteren.

Daarnaast heb ik recent kennisgemaakt met mijn Duitse collega, Staatssecretaris Theurer. We hebben afgesproken in het najaar elkaar weer te ontmoeten om nadere afspraken te maken.

## Eindverslag ambassadeur Europees jaar van het spoor

Naar aanleiding van het eindverslag van de Nederlands ambassadeur Europees jaar van het spoor, de heer Wim van der Camp, heb ik in mijn brief van 9 mei jl. al een viertal punten genoemd, waarvoor ik mij dit jaar zal inzetten. Dit betreft het voortgangsbericht van het platform internationaal spoorvervoer, de verbetering van rail ticketing, de verbetering van internationaal capaciteitsmanagement op het spoor en waar mogelijk meedoen aan pilotprojecten op EU-niveau voor nieuwe internationale diensten voor personenvervoer per spoor.

Het eindverslag biedt daarnaast ook andere aanknopingspunten die ik graag wil betrekken bij de vormgeving van het beleid rond internationaal spoorvervoer in de komende jaren. Zo zie ik meerwaarde in additionele acties op de volgende terreinen:

- In het eindrapport wordt geconstateerd dat er geen level playing field is tussen modaliteiten. Op het gebied van besluitvorming over beprijzing van transport en in het bijzonder de gebruiksvergoeding spoorvervoer wil ik waar mogelijk rekening houden met het belang van modal shift naar spoor en het bevorderen van een level playing field tussen modaliteiten zoals dat ook beoogd wordt in het Fit for 55 pakket dat nu in de transportraad wordt besproken;
- Voor de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer geeft de heer Wim van der Camp aan dat meer aandacht nodig is voor grensbarrières, last mile delivery en digitalisering. Bij een herziening van het actieprogramma spoorgoederenvervoer zal ik daarmee rekening houden. In het bijzonder wil ik mij inzetten op Nederlandse deelnames

<sup>6</sup> Kamerstuk 35 570 XII, nr. 32.

aan Europese projecten voor digitalisering in de railsector. In 2021 is daarmee een start gemaakt met de EU projecten Digital Train en de daarin opgenomen haalbaarheidsstudie Rail Collaborative Decision Making. In deze projecten wordt digitale uitwisseling mogelijk gemaakt over de Estimated Time of Arrival en de treinsamenstelling. In de haalbaarheidsstudie collaborative decision making wordt, analoog aan de luchthavensector, nagegaan of digitale uitwisseling van logistieke data kan bijdragen aan hogere betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer<sup>7</sup>;

- Ten aanzien van de luchtvaart-trein agenda wil ik op Europees niveau pleiten voor meer samenwerking tussen deze vervoerssectoren zodat intermodaliteit wordt bevorderd. De voortgang van de actieagenda Air-Rail wil ik hierbij betrekken;
- Het rapport constateert terecht de mogelijke personeelstekorten in de spoorwegsector mede als gevolg van de vergrijzing. Op dit terrein wil ik de spoorwegsector aanmoedigen bij wervingsacties om de spoorwegsector als aantrekkelijke en groene economische sector te promoten. Met interesse heb ik vernomen van initiatieven vanuit de sector om hier ook een link te maken met het Europees jaar van de jeugd;
- Het rapport signaleert de kansen die de Europese afspraken zoals in de voorgestelde TEN-T verordening bieden voor internationaal spoorvervoer, met name ook gericht op Duitsland. In de zomer zal ik de Tweede Kamer informeren over de uitvoeringstoets van ProRail en de verdere Nederlandse inzet op dit terrein;

#### *Air-Rail*

In het kader van de actieagenda Air-Rail loopt op dit moment een pilot waarbij KLM de trein aanbiedt voor de transfer tussen Brussel en Schiphol. De eerste evaluatie daarvan wordt na de zomer verwacht. Het is wel duidelijk dat een naadloze trein-vliegtuig verbinding een aantal aandachtspunten heeft, die we met deze pilot in beeld willen krijgen.

#### Verbindingen naar het Zuiden

##### *Antwerpen-Roosendaal*

De afgelopen jaren is gestudeerd op mogelijkheden om frequentieverhoging of versnelling op de verbinding Antwerpen-Roosendaal mogelijk te maken. Op basis van diverse studies van ProRail, NS en NMBS is geconcludeerd dat deze ambitie niet mogelijk is voorafgaand aan de uitrol van ERTMS. Deze is op zijn vroegst voorzien in 2027 op dit baanvak. Hoewel dit teleurstellend is, blijven betrokken partijen onverminderd de ambitie delen om de internationale bereikbaarheid van Roosendaal te verbeteren. Tevens is de ambitie onlangs op bilateraal niveau geactualiseerd. Tijdens de eerdergenoemde Thalassa-top zijn de Belgische en Nederlandse regeringen overeengekomen om stappen te zetten om na uitrol van ERTMS te komen tot een verbetering van de verbinding Antwerpen-Roosendaal in de vorm van een frequentieverhoging dan wel een verhoging van de commerciële snelheid.

Met de regio wordt een plan van aanpak opgesteld. Dit bestaat enerzijds uit een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak waarin de dienstregeling, spoorveiligheid, kwaliteit van de stationsomgeving en woningbouwvisie van Roosendaal centraal staan. Anderzijds heeft het plan van aanpak ook een internationale focus: afstemming met de Belgische federale overheid

<sup>7</sup> Zie website o.a. jaarverslag spoorgoederencorridor Rhine Alpine.  
RFC RALP Annual Report 2021 – Corridor Rhine-Alpine (corridor-rhine-alpine.eu).

en de regionale grensoverschrijdende samenwerking. Het is mijn intentie om het plan van aanpak tijdens het BO MIRT najaar 2022 bestuurlijk vast te stellen zodat in de komende jaren samen met de regionale overheden en spoorsector aan tastbare verbeteringen kan worden gewerkt.

### *Drielandentrein (3LT)*

België en Nederland werken, ook mede in het licht van de recente gemeenschappelijke verklaring tijdens de Thalassa-top, aan de verbetering van de spoorverbinding tussen Maastricht en Luik. Hier wordt concreet invulling aan gegeven door de doortrekking van de huidige Arriva trein Aken-Heerlen-Maastricht naar Luik. De invulling van deze drielandentrein (3LT) wordt uitgewerkt door de verschillende vervoerders op de reeds bestaande verbindingen, namelijk NMBS, NS en Arriva.

In de laatste brief over internationale spoorverbindingen van mijn voorganger is benoemd dat met tijdige inbouw van ERTMS en de daarop volgende toelating van de treinstellen in de verschillende landen de Drielandentrein door zou kunnen rijden tot Luik vanaf juni 2023. Ik heb uw Kamer recent in de voortgangsrapportage ERTMS geïnformeerd dat Arriva bij de provincie Limburg de vertraagde inbouw heeft gemeld<sup>8</sup>. De oorzaak ligt in de impact van COVID-19 op het productieproces van noodzakelijke onderdelen. Momenteel zijn wij met alle betrokken stakeholders in overleg wat dit betekent voor de startdatum van de Drielandentrein. De startdatum van juni 2023 lijkt daarbij niet meer haalbaar. Ik heb Arriva gevraagd om zich maximaal in te spannen om – binnen de eerder met provincie Limburg afgesproken bandbreedte voor start van de drielandentrein – uiterlijk bij de dienstregeling 2024 (dus december 2023) de volledige treindienst tot Luik te kunnen rijden.

Ondertussen ben ik met Limburg en België in gesprek over de governance van de Drielandentrein. En wordt met infrabeheerders de laatste hand gelegd aan de infrastructurele aanpassingen die noodzakelijk zijn voor het laten rijden van de tweede drielandentrein.

### *HSL-Zuid*

Thalys heeft na het versoepelen van de corona-gerelateerde reisbeperkingen hun dienstregeling weer op kunnen schalen. Vanaf januari rijden er per dag weer zeven tot acht verbindingen naar Parijs Gare-du-Nord. In maart werd dit uitgebreid naar tien verbindingen per dag en vanaf april rijden er op de route naar Parijs elf verbindingen per dag. Op de route naar Charles-de-Gaulle en Marne-la-Vallée (Disneyland Parijs) is in maart weer gestart met een treindienst in de weekenden, waarop nu één directe verbinding per dag wordt aangeboden.

Zoals hierboven benoemd is Thalys voornemens om in samenwerking met KLM het aantal vluchten tussen Schiphol en Brussel terug te brengen door speciale capaciteit in Thalys-treinen aan te bieden voor KLM-transferreizigers. Om dit mogelijk te maken zal de dienstregeling voor 2023 moeten worden aangepast zodat er in de treinen voldoende capaciteit is voor zowel transfer als niet-transferreizigers en er aangesloten wordt op het vliegverkeer vanaf Schiphol. Om de substitutie van vluchten naar Brussel mogelijk te maken heeft NS een voorstel gedaan om Charles-de-Gaulle en Marne-la-Vallée alleen nog te bedienen op vrijdag, zaterdag, zondag en maandag, als de marktvraag het hoogst is, in plaats van iedere dag. Het materieel zal in plaats daarvan worden ingezet om op doordeweekse dagen in de middag tussen Brussel en Nederland

<sup>8</sup> Kamerstuk 33 652, nr. 84.

een uursdienst te rijden. Naar Brussel zullen op doordeweekse dagen 14 treinen rijden, waarvan er 11 doorrijden naar Parijs. Op de vrijdagen komt daar een extra trein naar en van Parijs bij.

Ook Eurostar heeft na het versoepelen van de coronamaatregelen de dienstregeling weer op kunnen schalen. Vanaf februari rijden er weer twee verbindingen per dag en in april is er een derde dagelijkse verbinding aan de dienstregeling toegevoegd. Eurostar heeft de ambitie om in september een vierde dagelijkse verbinding tussen Nederland en Londen op te starten.

Vanaf 2024 wordt station Amsterdam Centraal in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) grootschalig verbouwd om reizigersgroei mogelijk te maken. De huidige lounge met de noodzakelijke security- en paspoortcontrolevoorzieningen voor de treinverbinding naar Londen (uitgevoerd door Eurostar) kan vanaf begin 2024 niet meer gebruikt worden door deze verbouwing. De ruimte is nodig voor de bouwwerkzaamheden en de situatie is zeer complex: een alternatieve lounge locatie en afgezonderde loopstroom naar de treinen is niet zomaar voor handen. Pas in de eindsituatie met de realisatie van het derde perron op Amsterdam Zuid zullen de Eurostartreinen vanaf Amsterdam Zuid vertrekken.

Dit zou betekenen dat er tijdens de jarenlange verbouwing geen Eurostartreinen rechtstreeks (secure) kunnen vertrekken naar Londen. Dit vind ik onacceptabel, uiteraard dient de Eurostar ook tijdens de verbouwing zoveel als mogelijk vanaf Amsterdam te kunnen vertrekken. De Eurostar is belangrijk voor de internationale treinreiziger en specifiek bij de transitie van vliegtuig naar trein op de kortere afstand. Daarom heb ik ProRail gevraagd om samen met NS alles op alles te zetten om de problematiek rond de Eurostar tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal op te lossen. Via de voortgangsrapportages over Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en Zuidasdok zal ik de Kamer regelmatig informeren over de voortgang, de mogelijkheden om tot een oplossing te komen, de risico's en de beheersmaatregelen.

#### *Tram Hasselt-Maastricht*

De Vlaamse regering heeft besloten om te stoppen met de tram Hasselt-Maastricht. De provincie Limburg heeft aangegeven zich daarom genoodzaakt te zien om het project te annuleren. Nu is het zaak het dossier goed af te ronden. Met Limburg wordt besproken wat de annulering van het project betekent voor de subsidie die vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verstrekt voor het regionale tramproject.

#### Verbindingen naar het Oosten

##### *Wunderline*

Voor de Wunderline (Groningen-Leer-Bremen) wordt hard gewerkt aan bouwstap 1 om 17 minuten versnelling te realiseren op deze verbinding, tegelijk met de realisatie van de nieuwbouw van de Friesenbrücke, die eind 2024 voorzien is. Ondertussen wordt vast vooruitgekeken naar bouwstap 2 (nogmaals bijna een kwartier versnelling), maar ook naar de optie voor een directe trein Groningen-Bremen<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Zie: <https://www.wunderline.nl/nieuws/artikel/wunderline-stuurgroep-besluit-tot-onderzoek-naar-directe-trein>.

In het kader van het nog te starten MIRT-onderzoek voor de Lelylijn zal gekeken moeten worden naar de toekomst van deze verbinding en of hier voldoende potentie in zit om met andere landen te streven naar een internationale corridor. De Wunderline is reeds onderdeel van het TEN-T netwerk en heeft eerder succesvol € 12 mln. vanuit de Europese fondsen aangetrokken voor de realisatie van bouwstap 1. Het opzetten van nieuwe of significant verbeteren van bestaande verbindingen is echter complex en de ontwikkelingen en inzichten rondom bouwkosten en bodemgesteldheid volgen elkaar snel op. In dat kader heb ik inmiddels vanuit de provincie Groningen begrepen dat er olopemde kosten zijn en daarmee nieuwe tekorten spelen rondom zowel bouwstap 1 als bouwstap 2, aan Nederlandse en aan Duitse zijde. Dit naast het eerder aan uw Kamer genoemde tekort als gevolg van herallocatie van middelen bij de provincie Groningen<sup>10</sup>. In navolging ook van de motie van lid Van Esch<sup>11</sup> blijft het ministerie als betrokken projectpartner met de provincie in gesprek hoe om te gaan met deze tekorten, ook in het licht van nieuwe ontwikkelingen zoals de Lelylijn en het genoemde onderzoek naar de internationale bereikbaarheid.

### *Emmen-Rheine*

In Noord-Nederland wordt gewerkt aan twee internationale spoorverbindingen. Wat betreft de verbinding Emmen-Coevorden-Bad Bentheim-Rheine, waarbij het spoor tussen Coevorden en Neuenhaus<sup>12</sup> geschikt wordt gemaakt voor personenvervoer, verwacht ik deze zomer een Letter of Intent te tekenen met alle betrokken partners, waarna in Nederland door ProRail kan worden gestart met de planuitwerking voor het aanpassen van station Coevorden.

### *Versnelling IC Berlijn*

Bij de Kamerbrief over internationaal personenvervoer van 3 december 2021 heeft mijn voorganger uitvoerig stilgestaan bij de ambities en ontwikkelingen rondom de versnelling van de IC Amsterdam – Berlijn met een half uur. Daarbij is benoemd dat de versnelling per dienstregeling 2024 volgens het oorspronkelijke plan niet meer haalbaar bleek. Op basis van deze informatie is aan ProRail en NS gevraagd in kaart te brengen of en op welke wijze de dienstregeling 2024 wél gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld door tijdelijke maatregelen en/of gefaseerde oplossingen. Dit onderzoek bevindt zich in een afrondende fase, waarbij met name rond de impact van de baanstabieleit nog enkele noodzakelijke vragen te beantwoorden zijn. Ik informeer u hierover voor de zomer.

### *IC Aken*

Per motie van leden Geurts en Minhas heeft uw Kamer gevraagd naar korte termijn kansen voor verbeteringen in de verbinding naar Aken<sup>13</sup>. De motie is voortvarend opgepakt en er wordt door ProRail in samenwerking met regionale partijen en vervoerders gewerkt aan de studie naar mogelijke korte termijn verbeteropties voor de verbinding naar Aken. De uitwerking was echter complexer dan voorzien en vroeg om nadere analyse. Met name op het punt van de praktische haalbaarheid. Binnenkort bespreek ik de uitkomsten met de regionale opdrachtgevers. Daarna zal ik uw Kamer nader informeren over de uitkomsten.

<sup>10</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 47.

<sup>11</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 84.

<sup>12</sup> Tussen Bad Bentheim en Neuenhaus rijdt sinds de zomer van 2019 weer een personentrein.

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 933.

## Tenslotte

Deze brief geeft een overzicht van de voortgang op verschillende projecten en de verbetering van internationale spoorverbindingen. Er gebeurt al veel en er komen op korte termijn zichtbare verbeteringen tot stand, maar we kunnen zeker nog tot meer verbeteringen komen, zowel op korte als langere termijn. Dat is het gesprek dat ik de komende periode ook wil voeren met buurlanden (of andere Europese lidstaten), met de sector en de regio. Deze uitdaging moet de basis vormen voor een brede aanpak voor internationale treinverbindingen. Willen we over 10 of 20 jaar nog beter zijn aangehaakt op buitenlandse netwerken en knooppunten, dan moeten we nu al zaken in gang zetten en daar afspraken over maken. Ik wil deze kabinetsperiode benutten om daar volop mee aan de slag te gaan en informeer uw Kamer later dit jaar over de voortgang.

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