

Vergaderjaar 2024–2025

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1229

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 4 februari 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 januari 2025 overleg gevoerd met de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 1 oktober 2024 inzake elfde voortgangsrapportage PHS 2024-1 (Kamerstuk 32 404, nr. 124);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 4 november 2024 inzake halfjaarverantwoordingen ProRail en NS 2024 (Kamerstuk 29 984, nr. 1215);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 13 november 2024 inzake beantwoording vragen commissie over de elfde voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Kamerstuk 32 404, nr. 124) (Kamerstuk 32 404, nr. 125);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 november 2024 inzake versnelling openstelling rijbewijsregister ov-boa's (Kamerstuk 28 642, nr. 112);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 12 december 2024 inzake vervoerplan NS 2025 en addendum op het beheerplan 2024–2025 ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 1216);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 18 december 2024 inzake terugkoppeling aandeelhoudersvergadering ProRail van 15 november 2024 (Kamerstuk 29 984, nr. 1217);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 24 december 2024 inzake voortgang vervolgstappen Lelylijn en Nedersaksenlijn (Kamerstuk 36 600-A, nr. 48);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 20 december 2024 inzake prestaties ProRail en NS (Kamerstuk 29 984, nr. 1219).**

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

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Wiendels

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Bamenga, Olger van Dijk, Eerdmans, El Abassi, Grinwis, Peter de Groot, Heutink, De Hoop, Koekkoek, Vedder en Veltman,

en de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 14.00 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, goedemiddag en welkom bij dit commissiedebat Spoor. Een heel hartelijk welkom aan de mensen op de publieke tribune en ook de mensen die dit debat op afstand volgen. Natuurlijk ook welkom aan de leden en hartelijk welkom aan de Staatssecretaris en de ondersteuning voor dit debat. We zijn er klaar voor. De commissie heeft vorige week nog een werkbezoek gebracht aan Spanje om te kijken naar het spoorvervoer aldaar. Ik denk dat er goede inzichten zijn meegenomen voor vandaag, hartstikke mooi. De commissie wil de organisatie en speciaal de heer Wiendels, adjunct-griffier, hier vandaag ook aanwezig, hartelijk danken voor het organiseren daarvan. We hebben hem net een fotootje aangeboden. Het is hartstikke goed gelopen.

We gaan beginnen met het debat. Ik stel voor dat we vier interrupties toestaan, als ze kort kunnen zijn. De spreektijd in de eerste termijn van de Kamer is vijf minuten met vooralsnog vier interrupties. Mochten er meer nodig zijn, dan kijken we even hoe het gaat, maar we beginnen met vier interrupties. De heer Heutink is als eerste aan het woord, namens de PVV. Ga uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Dit debat gaat wat ons betreft maar over één ding, en dat is Maarheeze en de overlast door asielzoekers. Al jaren wordt het station in Maarheeze geteisterd door overlastgevende asielzoekers uit het azc in Budel. Om die reden neemt NS al anderhalf jaar maatregelen om de reiziger en het spoorpersoneel te beschermen. Maar NS wil knaken zien; anders stoppen ze met de beveiligingsmaatregelen. Als de beveiliging is stopgezet door NS, dan vinden ze het station niet langer meer veilig genoeg. En dan? Dan slaan ze Maarheeze maar over. Dit kan toch niet waar zijn? Sinds wanneer maakt het asieltuig de dienst uit in ons land? Waarom buigen we voor asielgeweld? We zouden al die asielzoekers niet alleen een gebiedsverbod moeten geven, maar ook een vervoersverbod, een vervoersverbod voor al het openbaar vervoer behalve voor de trein richting België, behalve voor een enkeltje naar het buitenland. En die trein noemen we dan de «Jansen-expres». We verwachten echt stevige maatregelen van het kabinet. Genoeg is genoeg. We moeten ons niet langer laten terroriseren door asielzoekers. We moeten ons ook niet laten piepelen door NS. NS heeft gewoon contractuele verplichtingen, die ze moeten nakomen. Dat betekent: zorgen voor de veiligheid op stations en zorgen dat Maarheeze bereikbaar is met de trein. We verwachten van de Staatssecretaris dat hij daarop toeziet. Minstens net zo belangrijk is dus keihard optreden: ervoor zorgen dat elke asielzoeker die zich misdraagt en die één voet op het perron zet er door de politie direct weer vanaf wordt gehaald en wordt opgepakt. Alleen keihard optreden zorgt ervoor dat dit geweld stopt. Afschalen van veiligheidsmaatregelen is dus echt onacceptabel. Voor de duidelijkheid: we hebben het hier over bedreigingen, diefstal, zwartrijden, het gooien van stenen. Mensen durven niet meer op het station te komen. Fietsen worden gejat en de lijst gaat maar door.

Ik heb een aantal korte vragen aan de Staatssecretaris. Gaat u de beveiliging opschroeven? Gaat u werk maken van een gebiedsverbod en een vervoersverbod? Gaat u garanderen dat NS gewoon doet wat zij moeten doen, namelijk zorgen voor een veilig en een bereikbaar station? En gaat u geen genade tonen voor het asieltuig uit Budel? Want laten we wel wezen. Als we nu buigen voor het geweld van asielzoekers, dan is het gewoon anarchie, niets meer en niets minder.
Dank u wel.

De voorzitter:

De heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid heeft een interruptie. De heer De Hoop was eerst. U krijgt hierna het woord, meneer Eerdmans.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voordat ik aan mijn interruptie begin, laat ik beginnen met te zeggen dat het ook voor ons geen enkel punt van discussie is dat mensen die overlast veroorzaken, of het nu asielzoekers zijn of anderen, hard aangepakt moeten worden, dat het onacceptabel is dat reizigers en medewerkers van de NS worden geïntimideerd en bedreigd en dat het ook onacceptabel is dat door dit gedrag zo meteen de trein niet meer stopt op het station daar. Dat kan niet. Dat ben ik helemaal eens met de heer Heutink van de PVV, dus ik sluit me daarbij aan. Ik hoop dat hij het met mij eens is dat de Staatssecretaris daar ook een verantwoordelijkheid in heeft. Wat ik wel ingewikkeld vind, is dat wij hier een debat over spoor hebben. We zien dat de Lelylijn en de Nedersaksenlijn het komend jaar niet gaan lukken, dat er geen oplossing komt voor het knooppunt Meppel en dat de prijsstijgingen van de NS doorgaan. Maar de heer Heutink krijgt het wederom voor elkaar om twee organisaties of personen de schuld te geven: altijd de NS of asielzoekers. Hij heeft geen woord geuit over de spoorproblemen op dit moment. Ik vind het buitengewoon ingewikkeld dat de grootste partij van dit land daar geen woord aan wijdt.

De heer Heutink (PVV):

Ik ga over mijn eigen inbreng, die ik namens PVV doe. Dat doet meneer De Hoop over zijn eigen inbreng. Voor ons is het geweld dat asielzoekers plegen op het station in Maarheeze dusdanig groot; het is dusdanig schandelijk wat daar allemaal gebeurt. Er wordt niet opgetreden. We moeten er korte metten mee maken. Dus sorry, meneer De Hoop, als u niet blij bent met mijn inbreng. Dat is helemaal aan u. Wij nemen er geen genoegen mee als er niets gebeurt om die asielzoekers aan te pakken.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Weet u wat het is, voorzitter? Ik geloof dat de heer Heutink dit heel belangrijk vindt, maar er is ook nog iets anders. Dit is natuurlijk een afleidingsmanoeuvre om het er niet over te hebben dat er op dit moment gewoon een potje wordt gemaakt van het openbaar vervoer in Nederland. Het is een bende. Het is oprecht een bende: de betrouwbaarheid, de betaalbaarheid, afspraken die niet worden nagekomen. Afspraak na afspraak daarover, nota bene in het eigen akkoord dat de heer Heutink heeft onderschreven, wordt niet nagekomen. Daar heeft de PVV het in het hele debat niet over, omdat het hun eigen Staatssecretaris is. Ik zou ook een reflectie van de heer Heutink willen op hoe hij vindt dat zijn Staatssecretaris en het kabinet het op dit moment doen op het gebied van het openbaar vervoer.

De heer Heutink (PVV):

Het is een bende op Maarheeze. Daar is het een bende, zeg ik in de richting van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Ik noemde net een lijstje: diefstal, zwartrijden, het gooien van stenen. Fietsen worden gejat en er

zijn steekpartijen. Mensen durven de trein niet meer in, zeg ik tegen meneer De Hoop. Dus u kunt hier allemaal leuke – u zei het net zelf – afleidingsmanoeuvres verzinnen, maar dit is een heel groot probleem. Wij willen dat de Staatssecretaris dit gaat oplossen, zeg ik in de richting van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Eerdmans van JA21 en daarna komt de heer Bamenga.

De heer Eerdmans (JA21):

Ik denk dat de heer Heutink ook een contractuele verplichting heeft, namelijk met dit kabinet. Er zit een Minister van Asiel en Migratie, mevrouw Faber. Aantal illegalen uitgezet: nul. Aantal overlastgevende asielzoekers en veiligelanders uitgezet: nul. De Top X-lijst – u kent die lijst: agressieve asielzoekers, gewelddadige asielzoekers – is gegroeid onder Minister Faber, onder dit kabinet. Hoezo de schuld neerleggen bij de NS als het probleem wordt veroorzaakt door rondzwervende asielzoekers die inderdaad hemeltergende overlast veroorzaken bij ondernemers, bij de buschauffeurs, bij de treinen? De NS is het zat, gewoon totaal zat, en waarom? Omdat het Rijk niet levert. Het Rijk levert niet, uw eigen kabinet levert niet. Deze Staatssecretaris moet leveren. De NS heeft miljoenen gestoken in ingangscntroles, miljoenen gestoken in camera's, is het zat en dreigt nu inderdaad: we gaan het station overslaan. Dat is een schande en daar ga ik ook wat over zeggen. Maar wat deze PVV-collega doet, is gewoon de hele bups neerleggen bij de NS. Ik zeg dat het begint bij de asielzoekers. Die moeten daar niet rondlopen; die moeten daar niet zijn. Asielzoekers die overlast geven, moeten worden binnengehouden. Sterker nog, die moeten het land uit. Daar hoor ik de PVV niet over, dus waar blijft daar het ultimatum?

De voorzitter:

Dank voor uw interruptie. Ik ga gelijk zeggen dat dit geen asieldebat gaat worden. Desalniettemin geef ik nu het woord aan de heer Heutink om te antwoorden.

De heer Heutink (PVV):

Niet alleen de NS is de asielzoekers zat. De PVV is het zat, Nederland is het zat, ik begrijp dat meneer Eerdmans het ook zat is en ik hoop dat de Staatssecretaris het ook zat is.

Het is ongelofelijk simpel. De Staatssecretaris heeft twee dingen te doen. Ik heb het net in mijn bijdrage gezegd en meneer Eerdmans heeft dat ook goed kunnen horen. Wat de Staatssecretaris moet doen, is één, NS laten houden aan haar contractuele verplichtingen en twee, erop toezien dat we als de wiedeweerga gebiedsverboden en vervoersverboden gaan opleggen. We moeten ervoor zorgen dat als asielzoekers die zich niet kunnen gedragen ook maar één voet op het station zetten terwijl ze daar niet hadden mogen komen, ze daarvanaf worden gehaald en worden opgepakt. Dat is een taak vanuit de rol van de Staatssecretaris IenW, die dit kan doen, uiteraard in overleg met de instanties en met de Minister van JenV. En ja, dat de Minister van Asiel en Migratie daar ook een taak in heeft, zien we volgens mij allemaal.

De voorzitter:

De heer Eerdmans nog? Anders ga ik naar de heer Bamenga.

De heer Eerdmans (JA21):

Ik maak als JA21 dit debat niet tot alleen een asieldebat. Ik vind het namelijk heel treurig dat de collega het alleen maar over Maarheeze kan hebben. Sorry, er zijn echt ook andere problemen op het spoor, dus daar

gaat u JA21 ook over horen. Maar ik vind het heel erg klein en kleinzielig als er maar één oplossing is, en dat is namelijk het uitzetten van veiligelanders. Dat had de PVV ons beloofd. Sterker nog, daar heeft Wilders zijn hele overwinning aan te danken. Veiligelanders, mensen die hier niet mogen zijn, moeten het land uit, punt. Je kan een heel verhaal houden over wat de NS verkeerd doet en wat we moeten doen op dat station. Nee, die mensen horen daar niet te zijn, punt. Dat is de taak van de PVV, de taak van dit kabinet, dus ik vind het een zware onvoldoende voor de collega.

De heer **Heutink** (PVV):

Als we nu ook al rapportcijfers gaan uitdelen, wordt het een héél interessant debat. Maar laten we wel wezen: de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zit hier vandaag, niet de Minister van Asiel en Migratie. Dus als collega Eerdmans het graag wil hebben over het uitzetten van veiligelanders en over mensen die niet in Nederland zouden moeten zijn: prima, dat kan hij doen in een asieldebat. Ik wil het hier vandaag met de Staatssecretaris hebben over de maatregelen die we vandaag kunnen nemen om de veiligheid op het station te verbeteren en om het spoorpersoneel en de reiziger beter te beschermen, want dat staat onder druk op Maarheeze.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik zou graag over een ander onderwerp willen spreken. Het heeft mij heel erg verbaasd hoe de PVV over dit onderwerp heeft gestemd, vandaar dat ik de volgende vraag aan de heer Heutink zou willen stellen. Er is een besluit genomen rondom ERTMS dat ervoor zorgt dat mensen tussen Goes en Vlissingen ontzettend veel overlast gaan ervaren. Er is nog geen duidelijk alternatief daarvoor. Verschillende partijen zijn met een alternatief gekomen. Ook wij, D66, zijn, in samenwerking met CDA en andere partijen, met een alternatief gekomen, namelijk snelbussen inzetten. De regio zelf heeft tegen ons gezegd: dat alternatief gaat ons helpen. Dank aan de Staatssecretaris voor de positieve appreciatie. Ik begrijp dan niet waarom de PVV, en eigenlijk de hele coalitie, er tegen heeft gestemd. Ik denk zelf dat dat misschien een fout was. Ik hoor graag van de heer Heutink wat de reden daarvoor was.

De heer **Heutink** (PVV):

Omdat het inrichten van een – dit is even technisch – Bus Rapid Transit-verbinding, waarbij er een strook asfalt moet worden neergelegd op een plek waar die er nu nog niet is, gewoon heel veel geld kost. Meneer Bamenga heeft verzaakt te vertellen wat we dan moeten laten, waar we dat geld vandaan moeten halen. Dat is de enige reden waarom we daartegen hebben gestemd. Als meneer Bamenga opnieuw zo'n voorstel doet en dan wel met een fatsoenlijke dekking komt, kunnen we dat misschien met elkaar gaan bespreken.

De heer **Bamenga** (D66):

Volgens mij, en ook volgens de bestuurders uit Zeeland die ik heb gesproken, hoeft dit helemaal geen extra geld te kosten. Als dat wel zo was, had ik dat wel gehoord van de Staatssecretaris bij de appreciatie, maar het is ook toen door hem niet aangegeven. Ik zou mijn interruptie dus willen gebruiken om bij de Staatssecretaris te checken welke stelling klopt: die van de heer Heutink of die van de bestuurders die mij hebben aangegeven dat dit niks hoeft te kosten.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik mag toch hopen dat meneer Bamenga snapt dat als hij pleit voor het opzetten van een Bus Rapid Transit-verbinding, want daar ging die motie namelijk over ... Hij weet dondersgoed dat het de definitie van zo'n

verbinding is dat er een rijbaan enkel en alleen wordt gebruikt door de bus. Het hele idee is namelijk dat de bus dan in één keer door kan rijden, zonder dat hij last heeft van ander vervoer. Als die verbinding er nu niet is, als die rijstrook er niet ligt, dan zal die moeten worden aangelegd. En aanleggen kost geld, meneer Bamenga. Zo simpel is het.

De **voorzitter**:

Meneer Bamenga, uw derde interruptie.

De heer **Bamenga** (D66):

Wellicht tot slot. Volgens mij is dat niet wat de motie zegt. De motie zegt dat wij willen onderzoeken wat nodig is om de Bus Rapid Transit op de lijn Rotterdam–Zierikzee–Goes–Terneuzen–Gent uit te bouwen. Dat betekent dus dat er gekeken wordt naar de huidige situatie en wat ervoor nodig is om dat te doen. Vervolgens krijgen wij dat te horen en wordt het daadwerkelijk gebruikt als alternatief voor de overlast die er straks gaat komen. Met de collega's van de oppositie proberen wij een oplossing daarvoor te vinden. Ik snap gewoon niet waarom de PVV daar niet in meedenkt en de Zeeuwen daarmee dus in de steek laat.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb net een antwoord gegeven. Ik kan dat herhalen; dat doe ik met alle liefde. Maar als er één partij Zeeland niet in de steek laat, dan is dat volgens mij onze partij. Wij hebben ook moties en verbetervoorstellen ingediend om het leed dat daar gaat plaatshebben, te verzachten. Volgens mij snapt meneer Bamenga dus echt niet waar hij het over heeft. Ik kan opnieuw zeggen dat wat hij zegt niet klopt en dat het geld kost, maar dat heb ik net ook gedaan.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik ben iets later binnengekomen, maar ik was op mijn telefoon mee aan het kijken naar het debat en ik schrok van de inbreng van de PVV toen het ineens ging over asielzoekers in plaats van over het spoor. Daar heb ik mij niet op voorbereid, voorzitter. Dat durf ik nu alvast te zeggen. Ik zou de heer Heutink wel willen vragen wat we hier precies mee oplossen. Het gaat om een dorpje in Nederland waar asielzoekers voor problemen zorgen, zoals de heer Heutink uitlegt. Maar we hebben veel meer dorpjes en steden in Nederland. Hoe gaat de PVV dus al onze spoorproblemen in het land oplossen? Gaat dat gebeuren door alleen deze specifieke aanpak, waar de hele bijdrage van de PVV over ging? Hoe moet ik dat zien?

De heer **Heutink** (PVV):

Dat is ongelofelijk simpel. Wij willen dit probleem vandaag oplossen. Wij willen dat de Staatssecretaris vandaag met ons in debat gaat over maatregelen die we kunnen nemen om de asieloverlast te beperken, om te zorgen dat mensen in Maarheeze zich veilig voelen, om te zorgen dat de overlast afneemt. Dat is wat wij hier vandaag gaan doen. Sorry, voorzitter, maar ik moet dit toch even zeggen. Meneer El Abassi noemt het «een klein dorpje», alsof het helemaal niet relevant is, maar de NS dreigt daar de stekker uit het station te trekken. Dat speelt hier vandaag. Als dat niet belangrijk genoeg is voor meneer El Abassi, dan vraag ik mij oprecht af wat hij hier vandaag doet.

De heer **El Abassi** (DENK):

Volgens mij draait de heer Heutink het hier om. Elk dorp is belangrijk. Ook een klein dorpje is belangrijk. Waar de heer Heutink hier omheen danst, is dat hij niet laat zien dat hij alle andere dorpjes, alle andere steden in het land belangrijk vindt. We moeten het namelijk hebben over de spoorproblemen die we in heel Nederland hebben. Door in te zoomen op een groepje asielzoekers, zoals de heer Heutink hier doet, wil hij via een

tovertruc vandaag een debat voeren over iets heel anders dan waar we het daadwerkelijk over moeten hebben, namelijk over het oplossen van alle spoorproblemen in Nederland. Ik zou de heer Heutink toch een vraag willen stellen, want de heer Bamenga kwam inderdaad met een oplossing waar de PVV tegen stemde. De heer Heutink gaf aan dat die oplossing geld kost. Er is ook een pot geld nodig voor het oplossen van de problemen omtrent het spoor en deze asielzoekers. Hoe wil de heer Heutink die oplossen als er geen geld voor is?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb nooit gezegd dat er geen geld is. U hebt mij horen zeggen dat de heer Bamenga geen goede dekking in zijn motie had. Als we die gingen uitvoeren, dan wisten we niet waarmee we dat moesten gaan betalen. Maar ik kan u verzekeren, meneer El Abassi, dat als de PVV moet kiezen tussen een Bus Rapid Transit-verbinding of keiharde maatregelen om het asieltuig in Maarheeze aan te pakken, ik dan wel weet wat de PVV gaat kiezen. Dat is niet de busverbinding.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ten slotte kan ik niks anders dan constateren dat de PVV hier helemaal niet is om spoorproblemen op te lossen. De PVV is hier gewoon om een bepaalde groep aan te pakken. Het gaat hier om een select, klein groepje. Dat smeert hij uit over de gehele groep, zoals de PVV altijd gewend is te doen. Dat vind ik jammer, maar ook zorgelijk. Als de grootste partij dit soort problemen in het land moet gaan oplossen – de PVV is op dit moment aan het roer – dan maak ik me enorme zorgen.

De **voorzitter**:

Meneer Heutink, een reactie.

De heer **Heutink** (PVV):

De PVV zit hier vandaag in dit debat omdat wij ons grote zorgen maken over de situatie in Maarheeze, omdat wij ons grote zorgen maken over de problemen daar, omdat wij ons grote zorgen maken over de veiligheid van onze mensen die daar wonen, omdat wij ons grote zorgen maken of mensen nog wel veilig de trein in kunnen stappen en of spoorpersoneel niet bekogeld wordt met stenen. Daar maken wij ons zorgen om vandaag. Dat meneer El Abassi dat niet zint, laat ik aan hem. Dat is namelijk wat wij hier vandaag bespreekbaar willen maken. En dat lukt volgens mij redelijk goed.

De **voorzitter**:

Mevrouw Vedder van het CDA, gaat uw gang.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik moet eerlijk zeggen dat ik wel een beetje twijfel over mijn interruptie, maar ik ga toch echt een oprechte poging doen. Ik krijg namelijk een beetje flashbacks naar een stikstofdebat waarbij de partij van de bewindspersoon het alleen over de wolf had. We zitten nu bij een spoordebat, waarbij het Kamerlid van de partij van de bewindspersoon het alleen over Maarheeze heeft. Maar ik weet ook dat het de grootste partij in de Kamer is. Daarmee heeft de partij ook een verantwoordelijkheidsgevoel, hoop ik. Ik ken collega Heutink als iemand met een warm hart voor de regio. Ik wil de heer Heutink alsnog heel graag uitdagen om zijn visie te laten horen op hoe we bijvoorbeeld de flessenhals bij Meppel gaan oplossen, hoe we verdergaan met de Lelylijn en hoe we verdergaan met de Nedersaksenlijn. Ook in het Noorden en in het Oosten zitten namelijk heel veel kiezers van de PVV. Wat kunnen deze mensen van de heer Heutink verwachten? Dan hoop ik op een antwoord zonder het woord «Maarheeze» erin.

De heer **Heutink** (PVV):

Nou ja, de Lelylijn gaat niet door Maarheeze.

Voorzitter. Het antwoord is eigenlijk vrij simpel, als je kijkt naar de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Er ligt een motie die unaniem door deze Kamer is aangenomen. Die motie is met 150 zetels aangenomen. Die motie draagt de Staatssecretaris op om het geld voor de Lelylijn niet te gebruiken voor de Nedersaksenlijn. Die motie heeft onze fractie ook gesteund. Tegelijkertijd zien we natuurlijk wel dat er ook een voorstel is aangenomen van collega Olger van Dijk om te komen met een masterplan voor de Lelylijn, om dus wel echt stappen te kunnen zetten richting de aanleg van de Lelylijn, zoals ook in het coalitieakkoord staat. Als je kijkt naar de Nedersaksenlijn, dan heb je echt over een heel ander bedrag dan dat voor de Lelylijn. Voor de Lelylijn moet er zeker minimaal 10, 12 of 13 miljard bij. Bij de Nedersaksenlijn hebben we het toch echt wel over een ander bedrag. Dan is de oproep die zowel in het hoofdlijnenakkoord staat als door de Kamer wordt uitgesproken in die motie eigenlijk duidelijk. Die is namelijk om gewoon door te gaan met zoeken, ook richting de Voorjaarsnota, naar opties om toch stappen te kunnen zetten voor de Nedersaksenlijn. Voor mij staat die opdracht als een paal boven water. Als de Staatssecretaris nu al weet dat het niet gaat lukken bij de Voorjaarsnota, dan hoor ik dat vandaag graag van hem. Maar dat is wel het antwoord richting mevrouw Vedder.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Op zich ben ik gelukkig met dát antwoord. Ik denk dat ik de heer Heutink nu al kan vertellen dat dat precies is wat de Staatssecretaris straks gaat zeggen, namelijk dat het niet gaat lukken richting de Voorjaarsnota. De Staatssecretaris heeft dat namelijk al opgeschreven in een Kamerbrief aan ons. Die spoiler heb ik dan alvast verklapt. Mijn vervolgvraag gaat over het volgende. Ik hoor warme woorden van de heer Heutink over de Nedersaksenlijn. De handtekening van de PVV staat ook onder het regeerprogramma. Stel dat dat het antwoord is van de Staatssecretaris, kan ik er dan op rekenen dat de PVV, net als een heleboel fracties hier in de Kamer, mee zal strijden om al die oplossingen voor de Nedersaksenlijn dichterbij te brengen? We moeten ons namelijk niet neerleggen bij een Kamerbrief die zegt: de Kamer is voor mijn plannetje gaan liggen en nu weet ik het niet meer.

De heer **Heutink** (PVV):

Wij zijn goed voor onze handtekening, dus we zullen altijd meedenken en mee willen werken om die lijnen dichterbij te brengen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Zo precies of zo concreet als collega Heutink wil zijn over Maarheeze, over wat daar moet gebeuren en over het feit dat er vooral geïnvesteerd moet worden in het zo snel mogelijk het land uit krijgen van mensen, zo vaag is hij als het gaat over investeringen waar heel ons land wat aan heeft, bijvoorbeeld in de Nedersaksenlijn. We weten allemaal dat deze coalitie heeft verzuimd om extra investeringsmiddelen uit te trekken voor ons land. Er gaat heel veel geld naar consumptieve uitgaven, zoals het eigen risico. Maar er gaat nul komma nul ... Nou, het is niet nul komma nul, maar er gaat heel weinig naar investeringen. Het is gewoon een kwestie van kiezen in schaarste in de politiek. Dat weet de heer Heutink. De heer Heutink geeft zelf in zijn antwoord aan collega Vedder zelf ook al aan dat de Nedersaksenlijn qua geld een veel overzichtelijker project is dan de Lelylijn. Met andere woorden, het is vrij eenvoudig om daar geld voor te vinden. Waarom wordt er niet gewoon concreet een keuze gemaakt? Als de Staatssecretaris zelf niet met die keuze komt, dan kunnen we een suggestie meegeven, bijvoorbeeld de Noord/Zuidlijn. Daar is heel veel geld uit geplukt. Er zit nog een restant van 872 miljoen in die reservering.

Daar kun je de Noord/Zuidlijn niet voor doortrekken. Daar is minimaal ongeveer 2 miljard extra voor nodig. Pak die 872 miljoen. Pak 500 miljoen uit de woningbouwinfragelden van dit kabinet. Op die manier heb je 1,3 miljard en kan de MIRT-verkenning vandaag nog starten. Waarom niet gewoon een richting aangeven? In ieder geval is mijn uitnodiging aan de heer Heutink: geef samen met mij een richting aan om op die manier 1,3 miljard bij elkaar te schrapen om vandaag nog of morgen die MIRT-verkenning te starten!

De voorzitter:

Ik wil daar graag nog wat op zeggen en dat is niet de uitnodiging, maar de oproep om kortere interrupties te doen. Toevallig gebeurt dit nu bij de heer Grinwis, maar een aantal andere collega's was ook al heel uitgebreid. Ook vraag ik om kortere antwoorden, want we hebben tot 18.00 uur. We willen allemaal het woord voeren en allemaal interrupties plegen, maar ik ga dit debat wel om 18.00 uur sluiten. Het woord is aan de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik neem de uitnodiging van meneer Grinwis mee naar de bespreking richting de Voorjaarsnota.

De voorzitter:

Dat is nog eens kort. Zijn er nog andere interrupties voor de heer Heutink? Anders ga ik naar de heer De Hoop. Hij gaat het woord voeren namens GroenLinks-Partij voor de Arbeid. Meneer De Hoop, gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Na 25 minuten rood vlees wil ik het nu graag over het spoor hebben. De fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid maakt zich grote zorgen over de voortdurende problemen op het spoor en misschien bijna nog wel grotere zorgen over het gebrek aan ambitie en urgentie bij dit kabinet om de problemen aan te pakken en de nodige investeringen te doen. Voor vrijwel alle zorgen die ik zo langsloop, geldt dat we het bijna Kamerbreed met elkaar eens zijn dat er snel iets moet gebeuren. We zien echter dat dit kabinet en deze Staatssecretaris niet verder komen dan het plakken van een stukje plakband, als er überhaupt al een poging wordt gedaan om er iets aan te doen. De urgentie lijkt niet gevoeld te worden en meer dan een miljoen treinreizigers hebben dagelijks last van. Voorzitter. Laat ik beginnen met de soap die het in Noord-Nederland inmiddels begint te worden. Enkele uren voor kerst ontvingen we van de Staatssecretaris een brief over zijn gesprekken over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Kort samengevat: er is sprake van stilstand en het kabinet weigert ook maar iets te doen. De Staatssecretaris lijkt vooral boos te zijn op deze Kamer, die zijn plan om geld van de Lelylijn voor de Nedersaksenlijn te gebruiken niet steunt. Als je de brief goed leest, zegt hij eigenlijk: de Lelylijn, die wel in het regeerprogramma staat, kunt u maar beter uit uw hoofd zetten, want daar gaat het kabinet eigenlijk niet eens moeite meer voor doen, en de Nedersaksenlijn komt er alleen als u het geld van de Lelylijn daarvoor inzet. Het Noorden voelt zich niet serieus genomen en ook wij als Kamer worden op deze manier niet serieus genomen door het kabinet. We worden alleen maar als lastig gezien. Het is, werkelijk waar, de omgekeerde wereld. Alsof dit niet erg genoeg is, begrepen we deze week ook dat de aanpak van de knelpunten bij Meppel op de lange baan wordt geschoven. Anderhalf jaar later geleden stelde de Kamer via een amendement van de heer Grinwis, medeondertekend door mij en ook door Kamerleden van andere partijen, dat er geld beschikbaar moest worden gesteld voor de rest van het bedrag. Nu blijkt opeens dat de werkzaamheden pas in 2027 zullen beginnen, dat er nog meer geld nodig is en dat de treinreizigers nog zeker vijf jaar last hebben van een storing op dit traject. Ik kan me

heel erg goed voorstellen dat Noord-Nederland zich daar ook boos over maakt. Ik heb eigenlijk maar één simpele vraag aan deze Staatssecretaris: wat gaat hij nu doen om deze problemen zo spoedig mogelijk aan te pakken?

Voorzitter. Naast mijn grote zorgen over de investeringen in goede spoorinfrastructuur, maken wij ons ook zorgen over de betaalbaarheid en daarmee de toegankelijkheid van de trein. Recent zijn de treinkaartjes ruim 6% duurder geworden. Als de Staatssecretaris bij de Voorjaarsnota niet meer geld weet te reserveren, zullen de treinkaartjes volgend jaar wéér duurder worden, zeker met de huidige inflatie. Dat is echt zorgelijk.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, u heeft een interruptie van mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik haak nog even aan bij het stukje hiervoor. U had het over Noord-Nederland. Het is heel terecht om daar aandacht voor te vragen. Mijn vraag is de volgende. Met betrekking tot het traject Zwolle–Groningen ligt de bal eigenlijk voor het doel om daar per dag 22 extra treinen te laten rijden door Arriva. Ik vind het heel terecht dat we heel goed kijken of dat mogelijk is, want je kunt de reiziger veel meer en frequenter vervoer bieden. ProRail zet dat in feite op slot en staat dat ineens niet toe, want het is een andere vervoerder dan de NS, terwijl Arriva die treinen al veel langer wil rijden. Is GroenLinks-PvdA het met mij eens dat daar heel goed naar moet worden gekeken en wil GroenLinks-PvdA samen met mij optrekken om te zorgen dat er wél ruimte komt voor deze extra treinen, zodat de reizigers in Noord-Nederland daadwerkelijk beter geholpen zijn?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Het is duidelijk dat de VVD en GroenLinks-Partij van de Arbeid een andere visie op openbaar vervoer hebben. Wij vinden echt dat het een basisvoorziening moet zijn en dat de NS het grootste gedeelte van het openbaar vervoer zou moeten doen. Tegelijkertijd heb ik een aantal decennia geleden en deze jaren de ontwikkeling gezien dat Arriva een stevige rol in Noord-Nederland op zich heeft genomen en dat Arriva dat goed gedaan heeft en prima doet. Als daar meer treinen gereden kunnen worden door Arriva, moet je daarnaar kijken. Ik vind het alleen wel belangrijk dat het dan een basisvoorziening is, dat er een goede frequentie is en dat er niet alleen naar rendement wordt gekeken. Dat is een gesprek dat volgens mij de Staatssecretaris, ProRail en beide provincies moeten voeren. Het is dus niet iets waarvan ik als een soort ultimatum zeg dat wij daar niet voor openstaan, maar ik weet ook wat voor visie mevrouw Veltman heeft en het kan best zijn dat die ook bij deze vraag aan de orde is. Wat dat betreft wil ik hierbij niet meteen te toegevend zijn.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Volgens mij zijn de treinen en diensten die ik net noemde, aanvullend op wat de NS rijdt. De basisvoorziening is er dan dus sowieso. Hoe mooi is als je de reizigers meer kunt bieden? Ik zou daarvoor dus vooral tot veel enthousiasme willen aanmoedigen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik vind dat het niet ten koste moet gaan van de dienstverlening van de NS daar. Als het aanvullend kan zijn, vind ik dat je daar altijd naar moet kijken.

De voorzitter:

Vervolg uw betoog.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Die prijsstijging is het rechtstreekse gevolg van het feit dat het kabinet niet extra investeert in ov. Niet alleen de treinkaartjes dreigen vorig jaar fors duurder te worden; ook het regionale ov wordt zo hard door kabinetsbeleid geraakt dat ook bussen, trams en metro's in de steden en dorpen fors duurder worden en weer worden wegbezuinigd. Wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft maken we het ov veel betaalbaarder en stimuleren we hiermee ook het gebruik van het ov. Bij dit kabinet zien we daarvoor geen enkele ambitie. Deze Staatssecretaris komt niet verder dan wat tijdelijke noodverbandjes om de prijzen niet nog verder te laten exploderen. Dit kan gewoon niet langer zo. Ik verwacht van een Staatssecretaris Openbaar Vervoer dat hij opkomt voor al die ov-reizigers en waarborgt dat de bus en de trein betaalbaar zijn. Graag hoor ik hoe hij deze donkere wolken boven het ov gaat wegnemen.

Als laatste nog een vraag over het herstel van het viaduct op de hsl: wanneer komt daar meer duidelijkheid over?

Voorzitter, ik sluit af, maar niet voordat ik het volgende heb gezegd. Mijn fractie verwacht van deze Staatssecretaris een andere houding richting deze Kamer. Hij weet donders goed dat zijn route van de afgelopen weken nul komma nul draagvlak heeft in deze Kamer, ook bij de coalitiepartijen. Er is nota bene een motie tegen zijn route aangenomen met 150 stemmen. Hij dient de Kamer serieus te nemen. Ik verwacht dat vandaag van hem. De stageperiode is voorbij. Alle mensen die dagelijks met het ov reizen, verwachten een Staatssecretaris te zien die elke dag knokt voor het openbaar vervoer, voor betrouwbaar openbaar vervoer. Ze maken zich zorgen over de verschraling van het ov en de alsmar stijgende prijzen. Inwoners en bestuurders in Noord-Nederland voelen zich in het hemd gezet. De Staatssecretaris heeft nu nog de kans om hier iets aan te doen. Ik hoop dat hij zich dat goed realiseert.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Veltman, namens de VVD, voor uw inbreng.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank, voorzitter. Vorig jaar bleek dat er weer meer sprake is van agressie en geweld in de trein. Personeel wordt uitgescholden, bespuugd en geschopt. Vrouwen en meisjes reizen vaak niet meer met de trein in de avond omdat ze zich niet veilig voelen. De VVD vindt het onbestaanbaar dat we hierin niet sneller stappen zetten en harder optreden, bijvoorbeeld als het gaat om sneller en makkelijker de identiteit van de overlastgever vaststellen. Dat moet meestal met behulp van de politie. In Rotterdam doet de politie op afstand en digitaal die check. Dat is anders dan in de rest van Nederland, waar ze moeten wachten, soms wel 45 minuten, tot de politie is gearriveerd en dan pas de check kunnen doen, wat er geregeld toe leidt dat een overlastgever vanwege ongeduld steeds agressiever wordt. In Rotterdam is het binnen een paar minuten gefixt. Het scheelde daar 14.000 politie-uren en 8.500 boa-uren. Deze werkwijze had al lang landelijk ingevoerd moeten zijn. De ov-bedrijven geven aan dat een verschil van inzicht in de weg staat aan landelijke invoering van deze werkwijze. Als dat zo is, dan lijkt het me dat we als politiek helderheid moeten verschaffen en dat we hier, in deze commissie, een uitspraak moeten doen om het verschil van inzicht te slechten. Bij dezen: wat mij betreft, regel dit. En als daar een motie voor nodig is, dan schrijven we die. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Ik vraag de Staatssecretaris ook hoe het staat met de uitvoering van mijn motie over het regionaal reisverbod en met het cameratoezicht op stations. Zijn er nog stations in Nederland waar cameratoezicht nodig is, maar nog niet gerealiseerd is en, zo ja, wat is er nodig om dat te realiseren?

Voorzitter. Er zijn asielzoekers uit het azc van Budel die overlast veroorzaken en voor onveilige situaties zorgen voor reizigers en personeel. De NS overweegt station Maarheeze zelfs niet meer aan te doen. Dat kan toch niet waar zijn? We laten ons toch niet gijzelen door deze overlastgevers? Welke trajecten zijn er nog meer waar asielzoekers voor overlast zorgen? Moet de handhaver op deze trajecten ook te lang wachten op de politie om de identiteit van de overlastgevers vast te stellen? Hoe gaat de Staatssecretaris de problemen bij Maarheeze zo snel mogelijk oplossen? Hoe zorgt hij ervoor dat de overlastgevers worden aangepakt? Kan hij toezeggen dat de speciale busdienst niet wordt gestopt zolang er geen zekerheid is over een veilige treinreis tussen Eindhoven en Weert? Graag antwoorden.

Voorzitter. De prestaties van de NS voldeden in het laatste kwartaal weliswaar aan de bodemwaarde, maar zelden of nooit aan de streefwaarde. De prestaties liggen nog niet op het niveau dat de reiziger mag verwachten. Eigenlijk is die streefwaarde een wassen neus. Wat gaat de Staatssecretaris doen om te zorgen dat de NS zijn prestaties verder verbetert en de streefwaarde haalt? Ook vraag ik hem hoe hij met de NS en ProRail strakkere afspraken gaat maken over het telkens of langdurig niet functioneren van liften in stations, omdat daarmee het treinverkeer niet toegankelijk is voor mensen met een fysieke beperking.

Dan de structurele oplossing voor de prijzen van de treinkaartjes. De VVD is van mening dat het helpt als de NS zich tot zijn kerntaken beperkt: zorgen dat de treinen op tijd rijden, dat ze überhaupt rijden, dat ze veilig zijn en dat ze schoon zijn. Dat is waar het om gaat. Geld dat de NS steekt in taken die andere organisaties ook kunnen uitvoeren, kunnen ze beter steken in het voorkomen van tariefsverhogingen. Hoe geeft de Staatssecretaris uitvoering aan de motie-Heutink/Veltman die hierover gaat? Wat gaat de Staatssecretaris doen om de prijzen van treinkaartjes betaalbaar te houden in de toekomst?

Voorzitter. Deze week lazen we weer – het ging er al even over – dat het niet wil vloten bij Meppel. Het budget is blijkbaar verkeerd geraamd en de planning is ver vooruitgeschoven. Heeft de Staatssecretaris op het netvlies hoe belangrijk deze verbinding is om het noorden van Nederland voor de rest van Nederland te ontsluiten en andersom? Welke actie neemt hij om de problemen bij Meppel aan te pakken?

Voorzitter. Vorige week is een deel van deze commissie op werkbezoek geweest in Spanje om te horen hoe de hogesnelheidslijnen daar werken. Natuurlijk is Spanje een totaal ander land.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, voordat u verdergaat met uw volgende stukje, heeft de heer Grinwis een interruptie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Excuus naar mevrouw Veltman. Ik ben zeker benieuwd naar wat zij zou gaan zeggen over het werkbezoek van vorige week, maar heb even een vraag over Meppel. Mevrouw Veltman zegt ook dat het eigenlijk tenenkrommend is dat terwijl er tig keer gecheckt is hoeveel geld er nou nodig zou zijn om dat hele knooppunt – dus niet alleen het perron en het emplacement, maar ook die overwegen – aan te pakken en dat het kon met 75 miljoen, het nu in één keer misschien wel 100 miljoen duurder is. Mevrouw Veltman stelt vragen: hoe zit het nou en gaat de Staatssecretaris het oplossen? Hoe stevig is deze vraag van mevrouw Veltman? Het kan toch niet zo zijn dat we uiteindelijk na dit debat constateren: ja, ja, er is een probleem, er is 100 miljoen te kort en dus doen we maar even niks aan die overwegen?

Mevrouw Veltman (VVD):

Die vraag is heel stevig en ik stel die niet voor niks. Als je hoort dat het niet vlot en dat er problemen zijn geweest met de ramingen, wil ik gewoon weten hoe het zit. Pas daarna denk ik na over hoe we het probleem op kunnen lossen. Anders zou ik er nu bij voorbaat al vanuit gaan dat het hoppa, ineens 100 miljoen extra is. Ik wil weten wat er aan de hand is en dan wil ik kijken naar hoe dat op te lossen is, of niet. Of moeten we in fases gaan denken? Dat zou misschien ook kunnen. Wat is er wel mogelijk? Dat zijn de vragen die ik vooral heb.

De voorzitter:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog, richting Spanje.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Goed. We zijn dus in Spanje geweest. Natuurlijk is Spanje een totaal ander land en is daar veel meer ruimte om spoor aan te leggen, maar het is werkelijk waar om je vingers bij af te likken. Op de hsl in Spanje kun je kiezen tussen drie verschillende aanbieders, net wat bij je past. Door de concurrentie is de prijs omlaaggegaan en het aantal reizigers heeft een vlucht genomen. Ze verruilen de vluchten voor de trein. Ik ben ervan overtuigd dat open toegang en meer concurrentie goede prikkels zijn voor vervoerders om de beste dienstverlening te leveren. Een aantal van mijn collega's hier aanwezig was ook in Spanje. Het kan niet anders zijn dan dat mijn collega's naar aanleiding van dit werkbezoek gaan schuiven van monopolie en nationaliseren naar een open mind en marktwerking, want ik hoorde de o's en de a's om mij heen en volgens mij hebben zij het licht gezien.

De voorzitter:

De heer Heutink wil daar iets over vragen, denk ik.

De heer **Heutink** (PVV):

Het geldt natuurlijk alleen voor de hsl die we hebben gezien in Spanje en dat is een heel andere hsl dan die we kennen in Nederland. In Nederland kennen we een hsl die nog net 80 kilometer per uur kan rijden, als die trein überhaupt al rijdt. Het is dus een totaal andere spoorlijn dan we hebben gezien in Spanje. Beseft mevrouw Veltman wel dat de stelligheid waarmee zij dit hier zegt ... Het is wel een beetje appels en peren vergelijken, de situatie zoals we die hebben mogen meemaken in Spanje en de situatie zoals we die kennen in Nederland, waar we het niet eens voor elkaar krijgen om bruggen fatsoenlijk te ontwerpen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

De heer Heutink moet wel luisteren, want ik zei net: Spanje is niet hetzelfde als Nederland. En ik zei ook dat wat ik vraag – ik ga daar zo nog even iets verder op in – een open mind is. Je hebt hier niet dezelfde soort verbindingen. Je hebt hier niet zo veel ruimte om die lijnen aan te leggen. Het is echt een andere situatie, maar wat ik vraag is: kom uit die groef en denk eens wat breder na. Dat was net ook mijn interruptie op de heer De Hoop. Kijk eens naar wat open toegang wel kan doen, om uiteindelijk betere dienstverlening aan de reiziger te leveren.

De voorzitter:

Ik zie de heer El Abassi. Voor zijn laatste interruptie, zie ik. Gaat uw gang.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik ga hem toch gebruiken. Ik hoorde mevrouw Veltman in haar bijdrage aangeven «schoon, snel, veilig» en ik hoor haar nu over de Spaanse treinen, waar je zeker wel je vingers bij kunt aflikken denk ik. Dan spreek ik even voor mijzelf. Zij heeft het dan over marktwerking. Denkt mevrouw Veltman niet dat het juist te maken heeft met de prijs? Je kunt namelijk al

voor € 9 van Madrid naar Barcelona met de trein. Dat is heel aantrekkelijk. Dat is wat we vaker terug hebben gehoord. Zou het niet vooral met de prijs te maken hebben in plaats van met marktwerking?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat het met de prijs te maken heeft, dat ben ik honderd procent eens met de heer El Abassi. Alleen dat die prijs zo laag is in Spanje, komt doordat er marktwerking is.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Nieuw Sociaal Contract, ondergetekende, heeft inderdaad wat interessante inzichten opgedaan. Ik kom daar zo nog op in mijn bijdrage. Ik hoop dat mevrouw Veltman en de VVD ook het licht hebben gezien op het punt van de vervanging van vluchten door internationaal treinverkeer. Dat is eigenlijk mijn vraag. Wij zijn in tweeënhalve uur van Madrid naar Barcelona gegaan, 630 kilometer. Je ziet inderdaad dat heel veel vluchten, tientallen procenten, in een paar jaar zijn vervangen door treinreizen. Is de VVD nu ook tot het inzicht gekomen, met Nieuw Sociaal Contract, dat we in principe daar waar het kan op internationale verbindingen tussen grote steden tot 750 kilometer moeten stimuleren dat die ritten per hsl worden gemaakt in Europa?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb het niet over het exacte aantal kilometers, maar wat we in Spanje hebben gezien, is dat je ontzettend comfortabel in plaats van zesentwintig uur in de auto of gedoe met lang wachten op airports heel snel en comfortabel van Barcelona naar Madrid kan komen. We hebben allemaal gezien hoe goed dat werkt. Natuurlijk is dat een goed idee. Ik zei net al: het heeft daar een vlucht genomen, want ze nemen daar geen vlucht meer, maar de trein. Nou hebben wij hier niet zo veel binnenlandse vluchten, dus ter vervanging daarvan is het lastig. Maar voor internationaal verkeer zou het heel mooi zijn, alleen al om het comfort en het gemak dat je hebt. Goed idee om internationaal treinvervoer een stevige boost te geven en wat mij betreft ook volledig met concurrentie en open toegang, zoals we dat ook hebben gezien in Spanje, zodat de prijs en de dienstverlening de beste kunnen worden die we willen voor onze reizigers.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, zou ik zeggen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. Een gezonde concurrentie op het spoor is beter voor de reiziger. Dat zei ik al. In Spanje leverde dit circa 40% meer reizigers op. Het gaat erom dat we meer open naar het netwerk kijken, niet vastzitten in de groef van een monopolie maar kansen grijpen en lef tonen. Is dit ook de visie van de Staatssecretaris, is mijn vraag.

Tot slot, voorzitter. Wat is de visie van de Staatssecretaris op internationaal spoorvervoer, ook met betrekking tot het laten rijden van meerdere aanbieders? Wil de Staatssecretaris ook onderzoeken of in plaats van 32 treinen die per week over de Belgische grens gaan, 48 treinen ook mogelijk zijn en wat maximaal kan? Wanneer kunnen vervoerders, vooruitlopend op het verlenen van toegang tot het spoor, werken met kaderovereenkomsten, die een betere planning voor investeerders mogelijk maken?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Eerdmans van JA21.

De heer **Eerdmans** (JA21):
Hij is nog niet gestart.

De **voorzitter**:

Wij timen ook voor u, hoor. We wachten tot u gaat spreken. Gaat uw gang.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Voorzitter. De stopwatch staat aan. Ik denk dat wij een gezagscrisis hebben. Die hebben we in Nederland, maar die hebben we ook op het spoor. Mijn buurvrouw zei het al: als je op sommige trajecten nog niet bent bespuugd of bedreigd als conducteur, dan ben je eerder uitzondering dan regel. Dat is pijnlijk. Iedereen in uniform, of dat nu een agent is, een hulpverlener of een conducteur, verdient ons respect. Want zonder respect is er geen gezag, maar dat gezag wordt ondermijnd. De spoorvervoerders meldden 1.000 geweldsincidenten in 2023. Dat was een stijging van 8%. JA21 pleit daarom voor terugkeer van de spoorwepolitie, die was wegbezuinigd en afgeschaft in 2013. De spoorwepolitie hield zich bezig met veiligheid rond de stations en in de treinen, met een speciale eenheid. Rover en ProRail hebben destijds allebei met klem opgeroepen tot terugkeer van de spoorwepolitie. Tevergeefs. Ik maak er melding van dat het aantal meldingen van agressie vermoedelijk veel hoger ligt, maar dat mensen het al niet eens meer melden, omdat ze toch wel uitgescholden zullen worden.

Voorzitter. Vorig jaar was de maat vol voor het ov. Na de zoveelste mishandeling van een conducteur lag het openbaar vervoer voor drie minuten stil op 20 april. Iedereen zei: genoeg is genoeg. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar het idee van terugkeer van de spoorwepolitie? Ik ben in ieder geval blij dat we een pilot krijgen tussen Emmen en Zwolle. In een vorig debat hebben we dat kunnen regelen. Ik zou het graag breder willen.

Voorzitter. Helemaal bar en boos is het op station Maarheeze in Brabant. Agressieve asielzoekers vanuit azc Budel maken daar de dienst uit en de NS dreigt het station daarom over te slaan, omwille van de veiligheid van het personeel. Daar geef ik ze groot gelijk in. Ik ben er ook langs geweest. De veiligheid van reizigers en personeel staat voorop. Dat geldt trouwens ook voor de buschauffeurs die worden bedreigd en bespuugd. Het is onacceptabel. Er is door de NS 2,3 miljoen euro geïnvesteerd in extra camera's, ingangscntroles en noem maar op. Maar it takes two to tango. Het Rijk moet leveren. Waar zijn de Ministers? Waar is de Staatssecretaris? Hoe heeft dit zo uit de hand kunnen lopen? Ik wil dat de Staatssecretaris vandaag belooft dat dit conflict binnen drie weken is opgelost. Anders is het heel simpel: of het azc Budel gaat dicht, of er komt geld. Het houdt een keer op.

De **voorzitter**:

Meneer Eerdmans, u heeft een interruptie van uw collega Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik deel helemaal de analyse dat het kabinet aan zet is. Ik deel volledig de analyse dat NS ook met de handen in het haar zit. Maar ik wil wel vragen aan meneer Eerdmans of hij wel beseft dat we toch ook afspraken met NS hebben gemaakt over het faciliteren van de sociale veiligheid op stations en in de trein. Het gaat ook over het aandoen van station Maarheeze en dus over het garanderen van die dienst richting dat dorp. Snapt meneer Eerdmans dat dat wel degelijk ook een element is waar we ook NS aan moeten houden? Dat staat even los van het feit dat de Staatssecretaris en het kabinet aan zet zijn om maatregelen te nemen. Daar ben ik het helemaal mee eens, maar dit is wel een belangrijk element dat meneer Eerdmans hier vergeet.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Je kunt zeggen: de trein moet rijden, want dat hebben we afgesproken. Maar de trein moet ook veilig rijden. Als NS de veiligheid niet meer kan garanderen voor personeel en reizigers, dan hebben we een probleem. Ik denk dat het water hoger aan de lippen staat bij de NS, die zelf vele miljoenen heeft geïnvesteerd en zich zeer teleurgesteld toont in de bijdrage van het Rijk. De NS zegt: we gaan dat niet meer doen; als wij die veiligheid niet kunnen garanderen, dan kunnen wij ook niet meer langs station Maarheeze. Dat is een grof schandaal – dat heb ik al gezegd, ook vandaag in de krant – maar het moet dus wel worden opgelost door meerdere partijen die aan tafel zitten. Anders is het voor reizigers gewoon niet aanvaardbaar om die trein nog in te stappen, want voor je het weet heb je een mes in je rug. Ik zeg het maar. Het is gewoon zeer agressief en gewelddadig op dit moment, niet alleen op de trein. Dat moet afgelopen zijn.

De heer **Heutink** (PVV):

Beseft meneer Eerdmans dat de situatie in Maarheeze, het feit dat de NS dat station niet meer kan aandoen, komt door het simpele feit dat ze niet langer willen betalen voor de beveiligingsmaatregelen en dus maar stoppen met de beveiliging? Omdat ze stoppen met de beveiliging, is dat station niet meer veilig. Feitelijk kiest de NS er dus zelf voor – dat mogen ze überhaupt niet doen – om de situatie nu zo te maken dat ze daar niet meer kunnen stoppen. Dat is toch hartstikke krom, vraag ik aan de heer Eerdmans.

De heer **Eerdmans** (JA21):

U ziet vanuit die brief ... Die is u dankzij mij waarschijnlijk ook onder ogen gekomen, want ik begreep gisteren dat u die zelf nog niet gelezen had. O, wel? Oké. Daarin staat in ieder geval heel duidelijk dat de NS het zat is om alleen aan de lat te staan en dus meer verwacht van het Rijk. Dat is mijn oproep aan de Staatssecretaris: toon u in dit geval nou een partner; ga om de tafel en probeer te leveren, want anders gaat het mis. Ik denk dat de NS zegt: de maat is gewoon vol. We hebben vorig jaar gezien dat de treinen gaan stilstaan als er zo veel agressie is naar het eigen personeel. De NS staat voor het eigen personeel. Natuurlijk moet de NS zorgen voor veiligheid op de stations, maar dit probleem wordt niet door de NS veroorzaakt. Dit probleem wordt veroorzaakt door rondlopende veiligelanders uit het grote azc in Budel die de trein pakken in Maarheeze. Daar ligt de oorsprong van dit probleem. Die mensen stappen in de trein, zijn zeer agressief en betalen niet. Het zijn zwartrijders. Dat leidt tot conflicten. Dat moet afgelopen zijn. Ik vind eigenlijk dat de NS heel veel heeft gedaan. De NS beschrijft wat nu het ultimatum is. Het is een keiharde conclusie, maar ik vind dat de Staatssecretaris echt aan zet is.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Voorzitter. Het is bar en boos. Ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris daarop reageert.

Dan ga ik naar de punctualiteit. De streefwaardes zijn niet helemaal gehaald, maar wel bijna. In de spits heb je een kans van 35% dat je een zitplaats in de tweede klas krijgt. Bij vertragingen van minder dan vijf minuten rijden ze ook volgens schema. Dat vind ik best knap. Ik vraag me wel af hoe groot nou de kans is dat ik mijn aansluiting mis als ik vanuit Arnhem naar Den Haag reis. Dat vind ik nou een goede streefwaarde. Ik hoor namelijk van veel mensen in mijn eigen team die van ver komen dat zij regelmatig de trein missen, daardoor helemaal achteropraken en een uur te laat op de bestemming aankomen.

Voorzitter. Dan naar de treinkaartjes. De trein is duur. Het is veel goedkoper om met de auto van Leeuwarden naar hier te komen dan met de trein. Een retourtje is € 62. Met de auto ben je € 55 kwijt. Ik denk dat de motie-Bikker belangrijk was om de boel vooralsnog te dempen. Toch zijn de kaartjes per 1 januari natuurlijk weer 6% duurder geworden. Mijn vraag is eigenlijk: wat als de olieprijs blijven stijgen? Dat kan om vele redenen gaan gebeuren. Ik ben een benzinerijder. Ik betaal nu bijna € 2 per liter. Als dat zo meteen € 2,50 of € 3 per liter wordt, dan gaan mensen echt uit pure armoede de trein in, want je gaat het gewoon niet meer betalen aan de pomp. Is de NS daarop voorbereid? Zijn we erop voorbereid als mensen de auto laten staan?

Voorzitter. Dan heb ik nog een vraag over de hygiëne. Ik vind onze treinen vies. Ik vind de paden vies. Ik vind de toiletten vies. Ik ben niet de enige. Treinliefhebber Henk Westbroek heeft op mobiliteit.nl een hartenkreet geplaatst. Hij zegt: ik ben een treinliefhebber, maar ik ga niet meer, want ik vind het vies. De reactie van de NS daarop was: nee, de treinen zijn niet altijd zo schoon als we zouden willen; dat komt doordat er krapte zit bij de schoonmakers en in de schoonmaakbranche. Is de Staatssecretaris het ermee eens dat onze treinen te vies zijn en dat de hygiëne een indicator zou moeten zijn binnen het pakket, en dus ook als KPI in het eisenpakket bij de concessie moet worden opgenomen? Het moet gewoon schoner. Het moet gewoon veel schoner. Henk Westbroek zei: misschien zijn de mensen viezer geworden. Dat geloof ik niet. Ik denk dat we daar echt gewoon meer eisen aan moeten stellen.

Voorzitter, tot slot de Lelylijn. Ik ben het geheel met de collega's Vedder, De Hoop en Van Dijk eens dat de 13 miljard voor de Lelylijn 13 miljard voor de Lelylijn moet blijven. De Nedersaksenlijn is eigenstandig. Wij vinden dat die twee lijnen van belang zijn en niet door elkaar gehaald mogen worden. Het ene project opofferen voor het andere is niet oké. Ik heb de brief van de Staatssecretaris daarover gelezen. Die was daar toch wat schimmig over. Ik vraag hem of ik die passage goed of slecht interpreteer als ik zeg dat de gelden bestemd voor de Lelylijn ook daar moeten blijven.

Voorzitter, ik hou het daarbij.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng. De heer Bamenga namens D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Afgelopen week zijn wij met de commissie voor I&W op werkbezoek geweest in Barcelona en Madrid. Ik moet zeggen dat ik geïnspireerd terug ben gekomen van dit werkbezoek. Niet alleen hebben we elkaar als commissieleden beter leren kennen, wat het Kamerwerk en de onderlinge samenwerking om zaken te kunnen doen voor alle Nederlanders verbetert, maar we hebben ook kunnen zien wat het betekent als je als land durft te investeren in duurzame mobiliteit, openbaar vervoer en een hoogwaardig spoorstelsel. Dat laatste is waar ik vandaag in dit commissiedebat over wil gaan spreken.

Wanneer je durft te investeren in een hoogwaardig spoorstelsel, ontstaat er een nieuwe realiteit. Dan ontstaan er nieuwe verbindingen, nieuwe contacten en nieuwe bedrijvigheid. Ik geloof dat de kwaliteit van het leven daarmee kan verbeteren. In Spanje zaten we in een trein van Barcelona naar Madrid. Deze trein deed er tweeënhalve uur over om een afstand van meer dan 600 kilometer te overbruggen. Maandag ging ik van Eindhoven naar Groningen. Die trein deed er drieënhalve uur over om een afstand van 280 kilometer te overbruggen. En als ik naar Parijs ga vanuit Rotterdam, doe ik er tweeënhalve uur over. Ik ben met de trein sneller in Parijs dan dat ik vanuit mijn woonplaats in Groningen ben. We moeten de dorpen en steden van ons land beter met elkaar zien te verbinden. We moeten daarom durven investeren in betere en snellere verbindingen. Ik

geloof dat wij daar veel voor terugkrijgen. Is de Staatssecretaris het daar met mij over eens? En hoe reflecteert de Staatssecretaris hierop? Evenals voor Spanje, ligt er een grote uitdaging voor Nederland om onze regio's goed bereikbaar te houden. Als we alle regio's in Nederland goed met elkaar verbinden, levert dat heel veel kansen op. Zonder de auto, fiets of trein is het voor de meeste Nederlanders onmogelijk om naar school, werk of vrienden te gaan. Voor D66 is goede en betrouwbare mobiliteit een recht. Dat recht geldt voor mensen in het noorden, oosten en zuiden van Nederland net zo erg als voor mensen in de Randstad. Dat de regio's op dit moment niet voldoende bereikbaar zijn, vind ik onrechtvaardig. Helaas zien we dat deze coalitie en dit kabinet vooral met mooie woorden komen, maar als het gaat om daden de mensen in het noorden, oosten en zuiden van Nederland laten zitten.

Ik wil het vandaag hebben over de spoorverbinding in drie regio's: Noordoost-Nederland, Noord-Nederland en Zeeland. Ten eerste het noordoosten, waar de Nedersaksenlijn moet komen. Er lagen tien opties op tafel om de Nedersaksenlijn te financieren. Geld van de Lelylijn was een van deze opties. Wat D66 betreft is dat onacceptabel. Daarbovenop weten we niet wat de andere negen waren. En toch is het besluit weer vooruitgeschoven. Daarbovenop zeggen de provincies dat geld van de Lelylijn het enige concrete plan was. Waarom zegt de Staatssecretaris in de Kamer dat hij tien plannen heeft, maar zeggen de provincies dat geld van de Lelylijn de enige concrete optie was? Wat waren de andere negen opties?

Voorzitter. Dan de Lelylijn. Het is lastig om zo'n gigantisch project te regelen wanneer je op pad wordt gestuurd zonder geld. Het is goed dat de Staatssecretaris openstaat voor vele financieringsopties. Kan de Staatssecretaris inschatten hoeveel geld realistisch is om op te halen als het Rijk, provincies, gemeenten, Europa en bedrijven allemaal bijdragen? Wat gaat hij doen om te zorgen dat er genoeg private investeringen komen? Hoe kijkt de Staatssecretaris naar de Europese financiering van bijvoorbeeld de Rail Baltica? Wat kunnen we daarvan leren?

Voorzitter. Dan Zeeland. De Staatssecretaris zegt dat de proef voor ERTMS in Zeeland moet plaatsvinden begin 2029 voor ten minste vier maanden. Voor de Zeeuwse reiziger leidt dit tot grote overlast: geen treinen tussen Goes, Middelburg en Vlissingen. Aan deze reizigers moet een goed alternatief geboden worden. Dit had de Staatssecretaris gelijk moeten doen, zodat de reizigers die te lijden hebben onder grote overlast weten waar ze aan toe zijn. Wij hebben met het CDA, en ook andere met partijen, een motie ingediend voor een snelbusverbinding in Zeeland, die tijdens het ERMTS-onderzoek als alternatief gebruikt kan worden. Dank aan de Staatssecretaris voor de positieve appreciatie. Maar het is wel echt bizar dat deze door een meerderheid van de Kamer is weggestemd. Ik vraag aan de collega's die dit gedaan hebben: waarom? Laten we Zeeland niet in de steek laten. Wanneer gaat de Staatssecretaris nou echt duidelijk maken wat de precieze alternatieven worden voor vervoer?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even rond. Dan is nu het woord aan mevrouw Koekkoek van Volt.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Dank, voorzitter. Wat Volt betreft is spoor een essentieel onderdeel van een duurzame toekomst. Treinreizen bieden een groen en efficiënt alternatief voor de auto en het vliegtuig, en zorgen ervoor dat Nederland en de landen om ons heen beter bereikbaar zijn. Spoorlijnen worden niet voor niets levensadars genoemd. Als ik dan het regeerakkoord lees, lijkt het erop dat het kabinet dat ook inziet. Het spoor is namelijk niet alleen een vervoersmiddel, maar ook een investering in onze toekomst. Het is

van belang dat Nederland verbonden blijft, ook over de grenzen heen, en dat treinreizen duurzaam, toegankelijk en betaalbaar blijven. Dus mijn voornaamste vraag vandaag aan de Staatssecretaris in dit debat is om boter bij de vis te tonen. Want er waren in het regeerakkoord grote ambities, zoals de aanleg van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn en het aansluiten van vijf treinstations op hogesnelheidslijnen net over de grens. Maar nu is het een paar maanden later, en wat is er nog over van die grote ambities? De financiering van nieuwe spoorlijnen is niet rond, en de plannen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn lijken in de koelkast te zijn gezet. Dit is onbegrijpelijk, want juist de Lelylijn vormt een belangrijke verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland en versterkt bovendien de verbinding met Duitsland en Scandinavië. Dit traject is inmiddels ook opgenomen in het Europese high-speed masterplan. Daarom wil ik de Staatssecretaris vragen hoe het staat met de aanvraag van Europese subsidie voor de aanleg van de Lelylijn, waarbij ik me bewust ben van het feit dat het niet de eerste en ook niet de tweede keer is dat een Kamerlid hierom vraagt. Er ligt Europees geld op de plank, maar Nederland is niet in staat om een goede aanvraag te doen. Waarom niet? We hebben vorige week gezien dat men dat in Spanje juist heel goed gedaan heeft. Haalt de Staatssecretaris de lessen die geleerd zijn op bij zijn Spaanse collega?

Voorzitter. Dan een aantal vragen over de hogesnelheidslijnen. Hoe verloopt de aanpak van de constructiefouten bij viaducten? Wordt hiervoor structureel geld vrijgemaakt om ervoor te zorgen dat deze infrastructuur ook in de toekomst op orde blijft? Daarnaast hebben we als Europa gezamenlijk heldere ambities gesteld: een verdubbeling van het hogesnelheidsspoorvervoer tegen 2030 en een verdrievoudiging ervan tegen 2050. Voor het spoorgoederenvervoer is het doel een toename van 50% tegen 2030 en een verdubbeling tegen 2050. Deze doelstellingen vragen om een gezamenlijke inspanning van alle lidstaten en om een uniforme aanpak, zoals een Europees ticketsysteem en langere concessies voor aanbieders. Helaas zien we dat hoge kosten op het spoor, waaronder toltarieven, hiervoor nog steeds een belemmering vormen en dat ze het gebruik van deze duurzame vervoerswijze ontmoedigen. De Staatssecretaris heeft mij voor het kerstreces toegezegd dat hij de Kamer zou informeren over de onderhandelingen over de tolheffing. Ik vraag hem hoe het daarmee staat.

De Staatssecretaris heeft aangegeven dat hij in het eerste kwartaal van dit jaar met een visie op het internationale treinvervoer zal komen. Ik vraag, hopelijk ten overvloede, of dit nog steeds het geval is en zo ja, wanneer die visie verwacht wordt. Ook wil ik vragen of de Staatssecretaris vandaag al een doorkijk wil geven. Wat worden de drie prioriteiten waarop hij zich zal richten? We hebben vorige week in Spanje gehoord en gezien wat het doet wanneer een regering zichzelf duidelijke doelen stelt. Daar hebben ze in een aantal jaar een hogesnelheidsnetwerk weten op te zetten waarmee je bijna overal in Spanje kunt komen. Het is al eerder gezegd: een rit van Barcelona naar Madrid kost tweeënhalve uur en is voor mensen met ieder type portemonnee toegankelijk. Ook staat alles klaar om de nachttrein van Amsterdam naar Barcelona te laten rijden, dit jaar. Daarover heb ik de volgende concrete vraag. Is de Staatssecretaris bereid om samen met zijn Spaanse collega op te trekken om ervoor te zorgen dat de obstakels, die nu vooral in Frankrijk liggen, worden weggenomen? Ik ben nu zelf – alleen op de heenweg, zeg ik er eerlijk bij – met de trein naar Barcelona gereisd. Het lijkt mij een prachtig vooruitzicht als ik die reis deze zomer weer kan maken, maar dat ik dan wakker kan worden in Barcelona.

Tot slot, voorzitter. Het spoorgoederenvervoer speelt een cruciale rol in het verduurzamen van onze economie en het verminderen van zwaar vrachtverkeer op de weg. Het biedt niet alleen economische voordelen, maar is ook een duurzame alternatief, met een lagere CO₂-uitstoot. Daarom wil ik aan het kabinet vragen welke concrete stappen worden

gezet ... Sorry, ik vergeet de inleiding. Dan kan ik de vraag wel stellen, maar dan heeft u er niets aan. Om de Europese doelstellingen te behalen, is een gezamenlijke inzet van lidstaten nodig, samen met de langetermijnvisie tot 2050. Daarom vraag ik het kabinet welke concrete stappen er worden gezet om dit gelijke speelveld te realiseren en bij te dragen aan de Europese groeiambities voor het spoorgoederenvervoer. Ik weet dat we hierover een apart debat gaan voeren met deze commissie. Daarom wil ik de Staatssecretaris vragen of hij de Kamer voorafgaand aan dat debat een toekomstvisie voor het spoorgoederenvervoerbeleid kan sturen waarin vooruitgekeken wordt tot 2050. Kan hij daarbij ook ingaan op de Europese inzet en ook specifiek op de meerjarige financiële agenda die hiervoor nodig is? Welke maatregelen overweegt de Staatssecretaris om het financiële speelveld voor het spoorgoederenvervoer gelijkwaardiger te maken aan dat voor andere modaliteiten?

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Ik mocht ook mee op het werkbezoek aan Spanje. Ik ben daardoor ook geïnspireerd. Niet alles is beter in Spanje, maar het hsl-netwerk wel. Dat hebben we kunnen zien. Terwijl wij hier in Nederland nog met 120 kilometer per uur over onze enige HSL-Zuid kachelen, gaan ze daar inderdaad met 300 kilometer per uur lekker comfortabel – en betaalbaar! – in tweeënhalve uur van Barcelona naar Madrid. We komen inderdaad nog te spreken over het voorstel dat in Q1 komt; daarvoor sluit ik me aan bij de vraag van mevrouw Koekkoek. Volgens mij was het geen vraag, maar gewoon een toezegging, dus dat gaan we zien en met elkaar bespreken.

Ik heb nog wel een aantal punten naar aanleiding van het werkbezoek. Sinds 1 januari rijdt de NS hier met een nieuwe concessie. Op internationale verbindingen is nu daadwerkelijk concurrentie mogelijk. Spanje laat zien dat dat tot scherpere prijzen voor consumenten kan leiden. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe het ermee staat in Nederland? Wanneer kunnen we ook met nieuwe vervoerders naar Berlijn, Hamburg, Brugge? Zitten hier nog barrières? Zo ja, probeert de Staatssecretaris die dan ook weg te nemen en de concurrentie op de internationale verbindingen aan te jagen? De NS en de NMBS verdubbelen nu, in de nieuwe dienstregeling, het aantal dagelijkse treinen naar Brussel naar 32. Dat is op zich natuurlijk mooi, maar in hoeverre is er dan nog ruimte voor concurrentie? Dat is eigenlijk mijn vraag aan de Staatssecretaris. Het gaat dus ook om andere aanbieders. Ik sluit graag aan bij de vragen van het lid Koekkoek over de nachttrein van Barcelona naar Amsterdam en vul daarbij aan de concrete vraag wanneer de eerste nachttrein daadwerkelijk gaat rijden. Dan kom ik bij onze eigen HSL-Zuid. Voor de kerst mocht ik zelf een stukje meerijden. De snelheidsbeperkingen, zo kan ik u vertellen, liggen iedereen zwaar op de maag. De hele dienstregeling in Nederland heeft er ook last van. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer die constructiefouten echt zijn opgelost? Hoe groot zijn de risico's als we weer sneller zouden gaan? Dan heb ik het dus over de kans op een vorm van bezwijken, maar ook over het effect, want we moeten ook accepteren dat we niet alle risico's tot nul kunnen reduceren. Het maakt natuurlijk wel uit wat dan het effect is. Is de Staatssecretaris het met NSC eens dat in elk geval het opnieuw verder verlagen, dus naar 80, niet aan de orde kan zijn? Kan hij ook een stappenplan toezeggen voor hoe we weer toewerken naar 300 kilometer per uur op die HSL-Zuid?

Voorzitter. Op dit moment geldt er een toeslag voor het deel tussen Schiphol en Rotterdam. Het is niet voor alle reizigers precies duidelijk hoe

die toeslag wordt verrekend. Het is erg omslachtig. Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om die toeslag te laten vervallen totdat het automatisch kan? Als dat niet kan, wanneer kan het dan automatisch worden verrekend?

Voorzitter. Uit de laatste cijfers die we ontvingen over de prestaties van NS en ProRail blijkt dat de bodemwaarden ternauwernood gehaald worden. Voor de HSL-Zuid geldt dat helaas nog altijd bij lange na niet. Kan de Staatssecretaris aangeven of er al resultaten zijn van het verbeterprogramma waar NSC per motie om heeft gevraagd? Kan de Staatssecretaris ons ook het comfort geven dat we in 2025 die absolute bodemwaarden echt achter ons gaan laten en de streefcijfers weer in beeld komen? Graag een reactie van de Staatssecretaris op de slechte score van de NS in het Europese onderzoek van T&E. NS was nummer 22 op een lijst van 27 Europese spoorwegexploitanten.

Voorzitter. Ik kom bij de vervolgstappen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Laat ik proberen om positief te beginnen. Goed dat er met de regio overeenstemming is over de opzet van het masterplan van de Lelylijn naar aanleiding van mijn motie. Daar kunnen we gelukkig mee verder. Maar het uitblijven van een vervolgstap voor de Nedersaksenlijn kan ik niet anders betitelen dan als «broddelwerk». In de brief aan de Tweede Kamer van 24 december durft deze Staatssecretaris zelfs naar deze Kamer te wijzen. In het debat voor de kerst noemde ik dit al «de wereld op zijn kop». Deze Kamer heeft in januari 2024 al uitgesproken: handen af van het budget van de Lelylijn. Dit is uitspreken herhaald. In antwoord op Kamervragen van de heer Pierik en mijzelf van eind november vorig jaar zijn tien mogelijke financieringsopties voor de NSL in beeld gebracht. De Lelylijn – ik heb het nagelezen – staat er echt niet bij als mogelijk budget om uit te putten. Graag breng ik in herinnering dat deze Staatssecretaris bestuurt namens deze Kamer. Ik herhaal het voor de derde keer: wij willen resultaten zien. Keer alle potjes om, maak dit tot topprioriteit.

Heel concreet tot slot enkele vragen aan deze Staatssecretaris. Wat heeft hij nu gedaan om geld te vinden voor de Nedersaksenlijn? Hoe vaak is de Staatssecretaris in Brussel geweest? Heeft hij al gesproken met de Europese Investeringsbank? Waarom kan er geen bijdrage komen uit de 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningbouw? Heeft de Staatssecretaris met de regio gesproken over cofinanciering? Wanneer is het vervolgoverleg?

Voorzitter. Waar een wil is, is een weg, een spoorweg. Ik vraag met klem van de Staatssecretaris om voor het tweeminutendebat dat ongetwijfeld wordt aangevraagd, een overzicht te sturen van de financieringsmogelijkheden voor de Nedersaksenlijn die nu concreet worden onderzocht.

Voorzitter, tot slot. Wij willen van de Staatssecretaris het gevoel krijgen dat hij er echt alles aan doet om de financiering voor elkaar te boksen, dat hij overlegt, laveert en tot een oplossing komt. Kortom, dat hij bestuurt. Dank u wel.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dat zijn stevige woorden van collega Van Dijk, maar ik denk niet onterecht. Laat ik het zo zeggen, als ik dit akkoord mee had getekend, dan was ik over heel veel dingen niet tevreden geweest, maar dan was ik blij geweest dat ik de Nedersaksenlijn en de Lelylijn er nog in had gehad. Ik kan me voorstellen dat dit bij collega Van Dijk het geval is. Als je dan zo'n brief krijgt zoals wij op kerstavond kregen, is dat niet alleen broddelwerk, maar ook een klap in het gezicht van de Kamer, ook richting de motie die collega Van Dijk heeft ingediend. Ik wil de heer Van Dijk de volgende vragen stellen. Als er voor het tweeminutendebat niet meer creativiteit van deze Staatssecretaris komt, hoe beoordeelt de heer Van Dijk dat dan? Hoe

kunnen we dan nog door met de Staatssecretaris in het debat over de Nedersaksenlijn en de Lelylijn?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Bedankt voor de vraag. We hebben dit debat voor de kerst gehad. Toen heb ik mijn ongenoegen geuit. Dat doe ik nu opnieuw. Die brief viel mij ook rauw op het dak, zo richting kerstavond. Ik verwacht eigenlijk vandaag al van de Staatssecretaris het inzicht dat hij zijn uiterste best moet doen om die financiering te vinden en dat hij het uit zijn hoofd moet laten om naar het budget voor de Lelylijn te kijken. Dat is nu heel duidelijk gemarkeerd, unaniem, door 150 Kamerleden. Ook ik lees in de brief «het wordt lastig» en «de verwachting is dat het niet lukt». Ik wil een andere mentaliteit zien vandaag, dat hij zich maximaal gaat inspannen, dat hij elke dag, elke week overlegt met zijn collega's in het kabinet, met Europa, ook over budgetten die we misschien nog niet hebben aangeboord. Ik heb een aantal concrete suggesties gedaan. Daar wil ik vandaag al een reactie op en ik wil inderdaad voor dat debat al zien waaraan gewerkt wordt. Ik snap dat dat niet in twee of drie weken al tot resultaat kan leiden. Zo werkt dat. Maar ik verwacht wel dat dingen in gang worden gezet. Dat gevoel wil ik wel krijgen vandaag, ook richting dat tweeminutendebat.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop voor zijn laatste interruptie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik deel dat volledig. Ik moet eerlijk bekennen dat ik weleens heb gedacht – ik vind het heel vervelend om dit te zeggen – dat de Staatssecretaris met meer bevlogenheid de «minder, minder»-uitspraak van de heer Wilders heeft verdedigd dan dat hij zich het afgelopen halfjaar heeft ingezet voor het openbaar vervoer. Dat vind ik buitengewoon ingewikkeld. Ik deel echt het gevoel dat de heer Olger van Dijk vandaag op tafel legt, een gevoel dat denk ik breder leeft in deze commissie, dat het regionaal openbaar vervoer enorm onder druk staat, dat er een grote verschraving is en dat we van dit kabinet verwachten dat er wat gebeurt. Dat verwachten van deze Staatssecretaris, maar ook van de coalitiepartijen en ik hoop dat het ons lukt om de Staatssecretaris in beweging te krijgen, want dat is keihard nodig.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Heldere woorden. Broddelwerk. Ik ben het met collega Van Dijk eens. Maar misschien moeten we de Staatssecretaris een handje helpen en hem gewoon voorzeggen hoe hij het moet financieren. Uiteindelijk is het de coalitie zelf die niet zo veel middelen ter beschikking heeft gesteld voor al die projecten die in het hoofdlijnenakkoord zijn opgenomen, maar wel 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningbouw. Waarom pak je dan niet het restant van de reservering voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, 872 miljoen, en 25 miljoen uit de woningbouwvelop, en ziedaar: je kunt de MIRT-verkenning starten. Dan kun je onderwijl voor het restant van 400 miljoen altijd nog gesprekken aanknopen met de EIB, de Europese Investeringsbank. Maar laten we alsjeblieft geen tijd verdoen door heen en weer te wijzen en op te roepen tot gesprek. Het is kiezen in schaarste en misschien moeten we hem deze keuze gewoon voorzeggen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik begrijp die opmerking van de heer Grinwis en toch vind ik dat de Staatssecretaris gelegenheid moet krijgen, al wordt de tijd steeds korter, om zelf te laten zien dat hij dit voor elkaar kan krijgen. Daar daag ik hem ook toe uit vandaag. Ik heb inderdaad een optie genoemd in de antwoorden op de vragen van de heer Pierik en mijzelf is eind november een overzicht gegeven. Daar staat ook generieke financiering in van het

Rijk. Daar kun je ook in lezen dat je inderdaad zou kunnen herprioriteren vanuit projecten, maar je kunt wel degelijk ook op zoek naar Europese fondsen. Daar zie ik ook echt mogelijkheden. Die 2,5 miljard is een mogelijkheid. Zo moet je uiteindelijk ook gaan schrappen uit die verschillende potjes. Dat komt nu echt eerst. Daarvoor hebben we ook een Staatssecretaris en een bestuurder. Die wil ik die kans echt geven, maar ik wil wel het gevoel krijgen dat dat ook ergens toe kan gaan leiden. Daar is vandaag voor bedoeld en ik hoop dat we uit het antwoord van de Staatssecretaris dat gevoel en dat vertrouwen kunnen krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Vedder namens het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Eerlijk gezegd heb ik echt enorm zitten zoeken naar de woorden waarmee ik fatsoenlijk onder woorden kan brengen wat ik ervan vind. Ik heb ze misschien nog niet eens helemaal te pakken. Als je het hebt over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, maar ook bijvoorbeeld over de flessenhals Meppel, dan gaat het niet alleen over rails en treinen die daar overheen rijden. Dan gaat het in de kern over brede welvaart in een regio waar mensen al decennialang eraan gewend zijn geraakt dat ze niet worden gezien, dat ze niet worden gehoord, dat ze keer op keer worden vergeten of in de steek worden gelaten en dat gedane beloftes worden gebroken. Dat is wat daaronder zit.

Dat is ook de reden waarom wij, waarom ik en veel collega's met mij, in de periode voor de kerst, na de kerst en nu nog, zo veel bestuurders aan de lijn hebben gekregen uit het noorden en uit Oost-Nederland. Waar die mensen het geduld vandaan halen om te blijven trekken aan dit dossier ... Ik vind het lovenswaardig. Ik weet waar die energie vandaan komt: dat is omdat die bestuurders in de kern bezig zijn om te knokken voor de brede welvaart van hun mensen. In die zin vind ik de brief over de voortgang van de Nedersaksenlijn en de Lelylijn echt een klap in het gezicht. Dat doet gewoon zeer. Dat doet zeer bij de mensen in het noorden en dat doet zeer bij de mensen in het oosten. Ik vind het eigenlijk gewoon onaanvaardbaar. In antwoord op de schriftelijke vragen van NSC en BBB heeft de Staatssecretaris in het tweeminutendebat gezegd dat hij tien financieringsopties in kaart heeft gebracht. Vervolgens kijkt de Staatssecretaris eigenlijk maar naar één potje, namelijk dat van de Lelylijn. Een tweede wordt nog in de kantlijn genoemd. Dat is het Mobiliteitsfonds. Maar als je daar toch aan gaat komen, dan ga je ook hele vervelende beslissingen maken, en dus blijft er maar één alternatief over. De Kamer heeft in het verleden keer op keer al aangegeven dat ze die route niet ziet zitten. De wens van de Tweede Kamer is nadrukkelijk genegeerd. Dat kan; dat mogen een Minister en een Staatssecretaris doen. Vervolgens is er in de regio het beeld geschetst dat dit de enige optie is. Naar de Kamer wordt gekeken van: hoe haalt de Kamer het eigenlijk in haar hoofd om mij het werk zo moeilijk te maken, die kaders te scheppen en daar wat van te vinden? De tweede motie is daar volgens mij een antwoord op. Ik hoop dat de Minister dat antwoord gehoord heeft. Nul zetels in de Kamer vinden het een goed idee om uit de Lelylijn-pot te putten. Nul. In de brief die naar de Kamer is gestuurd, staat dat er geen meerderheid voor is. Zo kan je het ook opschrijven, maar het is een meerderheid van nul.

Dat betekent dus dat wij veel verwachten van de Staatssecretaris. De Staatssecretaris heeft zelf ook verwachtingen geschapen, namelijk door te zeggen dat er tien routes zijn. Waarom zie ik die dan niet uitgewerkt? Waarom zie ik alleen optie één van de Lelylijn en optie twee van het Mobiliteitsfonds? Waar zijn de opties drie tot en met tien gebleven? Waarom hoor ik daar de bestuurders uit het noorden en het oosten niet over in hun terugkoppeling over het gesprek dat ze de dag na het

tweeminutendebat met de Staatssecretaris hebben gevoerd? De Staatssecretaris heeft namelijk beloofd dat hij al die oplossingsrichtingen met de regio zou gaan bespreken. Voor zover ik heb begrepen, is dat niet gebeurd.

Voorzitter. Ik verwacht echt meer van de Staatssecretaris op dit dossier. Ik snap ook wel dat het ingewikkeld is, maar het CDA neemt gewoon geen genoegen met een brief waarin staat: «De optie die ik voor ogen had, is mij afgesneden. Dat was het dan. Ik heb een slecht gevoel bij de Voorjaarsnota. Ik denk niet dat het daarbij gaat lukken.»

Voorzitter. Dan de flessenhals Meppel. Dat was ook een vervelende verrassing. Wij hebben als Kamer keer op keer ons best gedaan om geld los te maken dat nodig is om die flessenhals Meppel structureel aan te pakken. Nu krijgen we opnieuw te horen dat het veel meer geld gaat kosten, 100 miljoen tot wel 250 miljoen meer. Dat is geen kattenpis. Bij mij rijst dan de vraag hoe we in deze Kamer nou nog geloofwaardig infrabe-slissingen kunnen nemen als het blijkbaar zo makkelijk en zo vaak uit de klauwen loopt. Wij moeten als Kamer toch ook kunnen vertrouwen op de juistheid en de volledigheid van de informatie die ons wordt aangeleverd? Wij doen daar vervolgens ons best voor. Ik heb geen batterij met ambtenaren die de boel voor me kan narekenen. Ik wil dus graag van de Staatssecretaris horen of er een totaaloverzicht kan komen waar we op kunnen bouwen, met de bedragen die echt nodig zijn om die flessenhals Meppel aan te pakken. Het gaat om 1,8 miljoen mensen die in het noorden wonen en zich elke keer weer door die flessenhals blijven wurmen naar Den Haag om dit opnieuw te agenderen. Ik hoop echt dat we het in deze Kamer nu een keer geregeld kunnen krijgen. Ik zou graag een brief willen hebben voor dat totaalbeeld. Ik zou graag van de Staatssecretaris willen weten of de dekking die we nu nog missen in het MIRT 2025 wordt geregeld. Ik zou graag willen weten wat de planning is voor de realisatie van het vierde perronspoor. Die is nu voorzien in 2030. Ik heb in de krant gelezen dat ProRail nog steeds denkt dat het geld dat er nu beschikbaar is daar voldoende voor is, maar de schop is de grond nog niet in. Ik wil weten of het klopt, of we genoeg geld en genoeg tijd hebben. Hoe staat het daarmee? Hoe staat het met de derde en de vierde intercity? Het amendement van Grinwis en vele anderen vraagt namelijk niet alleen om minder verstoringen maar ook om meer en snellere treinen.

Tot slot, voorzitter, nog één afrondende vraag over het traject Emmen–Rheine, of specifiek over de 500 meter van station Coevorden tot de Duitse grens. Ik ben op zich blij met de beantwoording van de Staatssecretaris van onze schriftelijke vragen hierover, over de inzet van Duits materieel en de inzet bij de ILT. Mijn vraag is als volgt. Stel dat de Duitse veiligheidsinstantie de ILT morgen om een advies vraagt, wanneer zou dit advies dan positief beoordeeld kunnen zijn? Kan de Staatssecretaris ook samen met zijn Europese collega's inzetten op vereenvoudiging van het proces door dit te agenderen bij de eerstvolgende Transportraad?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Grinwis namens de ChristenUnie. Gaat uw gang.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Het blijkt ook duidelijk uit de bijdragen van mijn collega's: dit kabinet is niet vooruit te branden als het aankomt op het verbeteren van de bereikbaarheid van Nederland per spoor, en in het bijzonder van Noord-Nederland. We weten allemaal dat politiek kiezen in schaarste is. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: durft hij dat? Er is altijd te weinig geld om alles te doen wat we zouden willen, altijd. Dat probleem had natuurlijk minder groot hoeven zijn als de coalitie minder geld zou stoppen in allerlei consumptieve uitgaven als het verlagen van het eigen risico en meer in investeringen in onze infrastructuur. Ook in tijden waarin

je in een te strak pak bent genaaid, is besturen goed mogelijk, maar dan moet je er wel voor gaan staan, met een visie. Je moet gaan staan voor de regio. Je moet de mooie woorden over bereikbaarheid en daadkracht omzetten in daden. Ik denk dat mijn oproep aan de Staatssecretaris helder is.

Voorzitter. Dan kom ik op een aantal specifieke projecten. Allereerst de flessenhals bij Meppel. In de regio is fikse onrust ontstaan – collega Vedder en een aantal andere collega's hadden het er ook al over – nu blijkt dat met het huidige budget dat door de Kamer bij elkaar geharkt is en dat volgens alle berichten in eerste instantie genoeg zou zijn, alleen een vierde perron aangelegd kan worden en het emplacement aangepast kan worden. Dat betekent dus dat de overwegen tussen Zwolle en Meppel nog altijd niet aangepakt zouden worden, terwijl dat uitdrukkelijk wel in de scope zat van de door de Kamer aangenomen amendementen. Er komt vooralsnog dus nog geen ondertunneling. Door het huidige standstill-principe komen er dus ook gewoon geen extra treinen. De door de regio en de Kamer gewenste derde en vierde intercity naar Groningen zijn daarmee dus voorlopig gewoon uit beeld.

Kan de Staatssecretaris zo spoedig mogelijk een strakkere raming geven, om de overwegen tussen Meppel en Zwolle ook aan te pakken? Gaat het bij de 100 miljoen die de Staatssecretaris bij het vorige debat noemde echt om slechts twee overgangen of tunnels? Wat gebeurt er dan met alle andere overgangen, zoals die in Staphorst? Gaat de Staatssecretaris hier zelf geld voor uittrekken of moet de Kamer voor de derde keer voor het noorden van het land opkomen, omdat de regering dat weigert? Haal gewoon het benodigde geld uit de rokende restanten van de reservering voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn. Dat zou mijn simpele suggestie zijn. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Van der Graaf over de derde en vierde intercity naar Groningen? Nee, dat zijn niet die extra treinen van Arriva, die overigens nog steeds niet rijden, ondanks de aankondiging van de Staatssecretaris in het vorige debat dat deze per januari 2025 zouden rijden. Graag een harde toezegging op die volwaardige derde en vierde intercity per uur van en naar Groningen, nog deze concessieperiode.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, ik ga u toch onderbreken, want u heeft een interruptie van de heer Bamenga van D66.

De heer Bamenga (D66):

De heer Grinwis noemt in zijn interrupties, maar ook nu in zijn eigen bijdrage, de restanten van de reservering voor de Noord/Zuidlijn. Ik wil toch aan de heer Grinwis vragen of hij weet dat de Noord/Zuidlijn randvoorwaardelijk is voor meer treinreizen richting Brussel, Londen en Parijs, omdat die nu eenmaal ruimte biedt in de Schipholtunnel. Zelfs de aanleg van de Lelylijn is afhankelijk van de ruimte die daardoor ontstaat.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, daar ben ik mij terdege van bewust. Ik wilde er net iets over gaan zeggen, dus dank voor deze interruptie. Dat scheelt weer spreektijd. Ik ben me zeer bewust van de toegevoegde waarde van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol. Sterker nog, ik ben ook overtuigd van de noodzaak ervan. Als het aan de ChristenUnie zou liggen, zouden we meer investeren in openbaar vervoer en zouden we niet de rokende restanten van deze reservering hoeven te plunderen, maar zouden we die aanvullen, zodat we en-en-en kunnen doen. Maar gegeven de situatie en gegeven het feit dat deze coalitie geen extra geld voor ov-projecten heeft uitgetrokken, maar wel heeft gezegd dat ze de Nedersaksenlijn aanlegt, de Lelylijn wil aanleggen en de meeste van de zeventien gepauzeerde projecten, waar de Noord/Zuidlijn ook bij zit, wil lostrekken ... De coalitie heeft er geen geld

voor uitgetrokken. We weten dat er 1,8 miljard uit deze reservering is gehaald en dat er daarmee bij lange na geen zicht is op het realiseren van de doortrekking van de Noord/Zuidlijn. We weten dat die MKBA-technisch altijd goed uitkomt, dus bij een volgend kabinet komt er altijd wel weer geld voor de Noord/Zuidlijn. Maar ik denk niet dat er ooit weer geld komt voor de Nedersaksenlijn of de Lelylijn, die MKBA-technisch minder makkelijk rondrekenen. Dan zeg ik, geruggensteund door het hoofdlijnenakkoord, waarin gepleit wordt voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn: stop nu geld in de Nedersaksenlijn en forceer een doorbraak; begin vandaag met de MIRT-verkenning. Daar leg ik de prioriteit en dan moet de Noord/Zuidlijn nog eventjes wachten, niet omdat ik dat zo graag wil, maar omdat wij als ChristenUniepolitici wel durven te kiezen in schaarste.

De voorzitter:

U mag verdergaan met uw betoog. De heer Bamenga zou wel willen reageren, maar zijn interrupties zijn op. Meneer Grinwis, vervolgt u uw betoog.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, voorzitter. Dan kan ik dit stukje overslaan, want dit was in één keer helder.

Voorzitter. Dat is dus ook mijn pleidooi voor de Nedersaksenlijn. Dat het tenenkrommend was en broddelwerk: al die woorden zijn al gevallen, dus die hoef ik niet dunnetjes gaan herhalen. Mijn oproep aan de Staatssecretaris is niet om ach en wee te gaan roepen of «moeilijk, moeilijk, moeilijk», maar om gewoon keuzes te maken. Er ligt 872 miljoen op de plank in die reservering voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Gebruik de woningbouw gelden, de ontsluitingsmiddelen voor de woningbouw, die er wel zijn, die deze coalitie wel heeft uitgetrokken. Een plus een is drie en je kunt die MIRT-verkenning starten. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: ga er nou niet omheen draaien, ga ervoor staan. Kies en zeg toe dat dit inderdaad een route zou kunnen zijn die u gaat bewandelen, sterker nog, dat dit de route zal worden die u gaat bewandelen en in ieder geval dat die MIRT-verkenning uiterlijk met de Voorjaarsnota zal worden gestart. Dan de Bikkergelden. Deze enorme investering in betaalbaarheid en beschikbaarheid van het openbaar vervoer onder aanvoering van ... Nou ja, wij mochten daar leiding aan geven, maar er waren heel veel fracties in deze Kamer die die route steunden en die onder die motie-Bikker stonden. Die dreigt toch een beetje een stille dood te sterven. Enerzijds omdat de regering hard dreigt te gaan bezuinigen op bussen in de regio's rond de grote steden, de korting op de BDU die als een donderslag bij heldere hemel in het coalitieakkoord stond, althans impliciet, maar anderzijds ook door het inflatiespook. De prijsstijging bij de NS werd dankzij de motie eenmalig voorkomen. Dit jaar moest 6% prijsstijging worden doorgevoerd, waarbij vermeld moet worden dat de Staatssecretaris in de bres is gesprongen. Anders was het nog erger geweest. Dat geef ik graag toe. Maar als we niet uitkijken, dreigt opnieuw een grote stijging van de prijs van treinkaartjes in 2026. Hoe gaat de Staatssecretaris een structurele oplossing voor die enorme prijsstijging bij de NS bieden? Ook de accijnsverlaging op benzine en diesel verdwijnt per 1 januari 2026. Er dreigt dus over de volle breedte een forse prijsstijging per 1 januari aanstaande voor het personenvervoer. Werkt de Staatssecretaris samen met de Minister aan één bod voor de voorjaarsnotaonderhandelingen om hier misschien een antwoord op te formuleren? Of laten we het gewoon allemaal gebeuren en betekent dat gewoon weer een grote prijsstijging en dus nog een hogere inflatie komend jaar? Hoe vecht de Staatssecretaris tegen de dreigende kaalslag in het ov als gevolg van de ... Nee, dat was 'm.

Dan de hsl. Ik kan me aansluiten bij de gestelde vragen. De snelheidsbeperkingen zijn in december bijgesteld. Toch is er nog geen zicht op een

definitieve oplossing. Mijn laatste vraag aan de Staatssecretaris is: wanneer komt u met een plan van aanpak en een planning, inclusief realistische raming, om de hsl weer in de benen te krijgen en dan met de snelheid van 300 kilometer per uur die oorspronkelijk was beoogd?

De voorzitter:

Dank u wel. De heer El Abassi namens DENK. Ga uw gang.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, dank. Vandaag kan ik niet anders dan wederom stilstaan bij de absurde prijsstijgingen van de treinkaartjes. De verhoging van maar liefst 6% is inmiddels per 1 januari ingegaan. De Staatssecretaris lijkt zichzelf gerust te stellen met de gedachte dat het erger had gekund, dat het geen 12% is geworden. Het kan niet erger. Het kon alleen beter, namelijk geen verhoging of zelfs de treinkaartjes goedkoper maken. In een tijd waarin veel mensen moeite hebben om rond te komen, wordt het openbaar vervoer in Nederland alleen maar duurder en dat terwijl juist het spoor toegankelijk en betaalbaar zou moeten zijn voor iedereen. Gezinnen met een laag tot modaal inkomen zouden zich niet maandelijks zorgen moeten maken over waar zij de honderden euro's vandaan moeten gaan halen voor noodzakelijke reizen. Wat gaat de Minister doen om treinkaartjes betaalbaar te houden voor Nederlanders met een laag of modaal inkomen?

Tegelijkertijd zien we dat de NS sinds kort met 1.600 extra treinen per week rijdt om het dalende aantal reizigers op te vangen. Hoe beter onze dienstregeling, des te meer Nederland aan de trein heeft, aldus de NS. Maar wat heeft Nederland aan meer treinen als een treinkaartje onbetaalbaar is geworden? Meer aanbod helpt niet als mensen de trein niet kunnen betalen. Groei heeft pas zin als het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is. Is de Staatssecretaris bereid om samen met de NS te zorgen voor niet alleen meer, maar vooral voor betaalbaar openbaar vervoer?

Voorzitter. Ik wil de Staatssecretaris meenemen naar Spanje en uiteraard niet fysiek, maar gewoon in gedachten. Tijdens mijn werkbezoek vorige week, stapte ik hier samen met mijn collega's in de hogesnelheidstrein van Barcelona naar Madrid. In slechts tweeënhalve uur legden we ruim 500 kilometer af. Dat is sneller dan met de auto gaan, want dat duurt zes en een half uur en zelfs sneller dan met het vliegtuig gaan, als je de tijd voor het inchecken en de security meeneemt. Maar wat me het meeste opviel, is dat zo'n rit van 500 kilometer mogelijk is voor slechts € 9. Voorzitter, € 9! Ter vergelijking, een tiende van het aantal kilometers is de reis van Utrecht naar Den Haag, maar je betaalt daar wel het dubbele voor. Voor een comfortabele, snelle en duurzame reis dwars door het land hoef je dus slechts € 9 te betalen. Voor hetzelfde geld komt menig Nederlander het dorp niet eens uit met de buurtbus. Doordat Spanje het openbaar vervoer zo aantrekkelijk heeft gemaakt voor iedereen is het percentage reizigers tussen Barcelona en Madrid dat de trein boven het vliegtuig verkoos flink gestegen. In 2019 koos zo'n 60% voor de trein – daar gaat de bel van de plenaire vergadering – en inmiddels is dat 80%. Dat zijn percentages waar wij in Nederland momenteel slechts van kunnen dromen. In de woorden van mijn collega van de VVD: het is om je vingers bij af te likken.

Hoe kan het dat Spanje erin slaagt om zijn spoor zo toegankelijk en betaalbaar te maken, terwijl in Nederland de prijzen de pan uit rijzen? Waarom kunnen wij niet leren van deze landen, zou ik de Staatssecretaris willen vragen. Is de Staatssecretaris bereid om te onderzoeken hoe landen als Spanje hun spoor betaalbaar houden en om deze inzichten te vertalen naar de Nederlandse situatie? Ik heb hierover al eerder een motie ingediend, namelijk om een onderzoek te doen naar de buurlanden waar openbaar vervoer veel goedkoper is. Die motie heeft het helaas niet

gehaald. Ik stel dus nog een keer de vraag aan de Staatssecretaris. Graag een reflectie hierop van onze Staatssecretaris. Mensen zouden moeten kiezen voor de trein omdat die snel, comfortabel en betaalbaar is, en niet omdat ze een andere keuze hebben. De trein moet geen luxeproduct zijn, maar een rechtvaardige en toegankelijke optie voor iedereen. Voorzitter. Dat was het wat mij betreft.

De voorzitter:

U heeft nog een interruptie van de heer Olger van Dijk. Gaat uw gang, meneer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

We kunnen ons als Nieuw Sociaal Contract op zichzelf heel goed aansluiten bij het betoog van de heer El Abassi van DENK over betaalbare treinkaartjes. Wij hebben ons uiterste best gedaan, in overleg met deze Kamer, om het tot die 6% te beperken. Dan kun je inderdaad het glas als halfvol of als erg leeg zien, zoals de heer El Abassi dat formuleert. Maar dan toch even het volgende. Politiek is ook kiezen. Ik ken DENK als een zeer autominnende partij. De heer Grinwis refereerde al aan de uitdaging bij de accijnzen. Het kan niet allemaal. We kunnen niet én ervoor zorgen dat de treinkaartjes goedkoper worden én ervoor zorgen dat accijnzen laag blijven of lager worden. Dus ik zou de heer El Abassi en DENK willen uitdagen. Wat moet het nou zijn, als we een keuze hebben? De bomen groeien financieel gezien niet meer tot aan de hemel. Als we 100 miljoen of 200 miljoen hebben, gaat dat dan naar de treinkaartjes of naar de accijnzen op de auto's?

De heer El Abassi (DENK):

Inderdaad, het lijkt op deze manier wel een breder debat te worden. Wij werken voor de auto op allerlei manieren enorm belastend. Die wordt op allerlei manieren belast of het nou gaat om parkeerbelasting, verkeersboetes of welke manier dan ook. Wij zijn daar geen voorstander van. Wij zijn wel voorstander van het volgende. Wij hebben dat ook in Spanje teruggezien en dat land kan dat. Inderdaad, het is een kwestie van keuzes. De treinen zijn daar enorm aan het concurreren met de auto. Dat is wat het aangaf in de presentatie waar de heer Olger van Dijk ook bij aanwezig was. Dat zou ik eigenlijk hier in Nederland terug willen zien. Dus zorg ervoor dat je goede concurrentie hebt. Wij zijn er inderdaad geen voorstander van om auto's als melkkoe te gebruiken. Als de heer Olger van Dijk gaat vragen waar het geld vandaan moet komen, dan zeg ik dat ik dat voorbeeld vaker heb genoemd. Deze coalitie heeft ervoor gekozen om 1,7 miljard cadeau te geven aan grootaandeelhouders, aan rijkere ondernemingen. Die keuze zouden wij niet gemaakt hebben. Die hebben jullie wel gemaakt, zeg ik even tegen diegenen die in de coalitie, in het kabinet, zitten. Die keuze zouden wij niet gemaakt hebben. Het hieraan besteden, zouden wij perfect vinden.

De heer Olger van Dijk (NSC):

De vraag was natuurlijk om een keuze te maken, omdat er schaarste is. Waar je het geld ook vandaan haalt, er is een scheiding tussen inkomsten en uitgaven, maar daar moeten we het nu niet over gaan hebben, want dan wordt het debat nog breder. Maar ik hoor de heer El Abassi wel zeggen dat hij concurrentie bepleit. Moet ik dat dan horen als dat DENK eigenlijk de huidige concessie van NS wil openbreken en ook op het kernnet volledige concurrentie wil toestaan?

De heer El Abassi (DENK):

Van mij mag er best geconcurrereerd worden. Volgens mij is er al een vorm van marktwerking, ook hier in Nederland. Het is een beetje een vage vorm van marktwerking, durf ik wel zeggen. Er is wel concurrentie, maar toch

ook weer niet. Dus wat dat betreft mag er wat mij betreft wel meer concurrentie zijn. Tegelijkertijd vind ik wel dat de overheid erop moet toezien dat het niet doorslaat. Ik kan me namelijk zomaar voorstellen dat als een particuliere partij in een monopoliepositie terecht komt, die dan ook alles kan doen. Dat hebben we gezien in de zorg. Dat hebben we gezien bij wonen. Dat moeten niet ook bij mobiliteit hebben. Ik zou dus zeggen: prima, concurrentie mag, maar zorg ervoor dat marktwerking niet doorslaat.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. We gaan nu schorsen, zodat de Staatssecretaris zich kan voorbereiden op de beantwoording in de eerste termijn van de Staatssecretaris. Ik schors daarom dit debat tot 16.00 uur.

De vergadering wordt van 15.32 uur tot 16.01 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen dit commissiedebat Spoor. Hartelijk welkom terug aan de Staatssecretaris. We gaan beginnen aan de beantwoording in de eerste termijn van de kant van het kabinet. Daarvoor wil ik de Staatssecretaris het woord geven, maar niet zonder hem te vragen een toelichting te geven op de wijze van beantwoorden. Dat helpt namelijk altijd heel erg bij het overzicht. Aan de leden zou ik willen voorstellen dat we interrupties plegen aan het einde van elk blokje. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb vijf mapjes: algemeen, sociale veiligheid, bereikbaarheid Noord-Nederland, internationaal spoor en overig. Ze zijn alle vijf goed gevuld, dus ik ga gewoon rustig beginnen.

De voorzitter:

Ik zou u willen aansporen om dat «rustig» achterwege te laten. Gaat uw gang. We gaan tempo maken.

Staatssecretaris Jansen:

Voorzitter. Dank ook aan de Kamer natuurlijk voor haar inbreng in eerste termijn. Ik zie overigens een aantal mensen naar u kijken, voorzitter. Misschien is er een vraag.

De voorzitter:

Nou, wat zullen we eens doen? Ik zou zeggen: maximaal vier interrupties. Maar wel korte interrupties, want we hebben de helft van de tijd voor dit debat al gebruikt. Dus vier korte interrupties. Ik ga daar echt goed op letten. Ga uw gang, Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Nogmaals dank, voorzitter. In Nederland ligt ruim 3.000 kilometer spoor. Het komt niet vaak voor dat we het spoornetwerk kunnen uitbreiden. Het laatste stukje nieuw spoor dat in gebruik is genomen, was het Theemswegtracé: 4 kilometer nieuw spoor in de Rotterdamse haven. Dat kostte 300 miljoen euro en is in 2021 in gebruik genomen. Nieuw spoor aanleggen is kostbaar en moet goed worden ingepast in ons dichtbevolkte land.

Deze Kamer wil dat we ook aan de slag gaan met de Lelylijn en de Nedersaksenlijn – ik zal nog even schetsen wat er precies is gebeurd – maar op dit moment is dat niet realistisch, omdat zicht op financiering van deze spoorlijnen ontbreekt. Dit kabinet stelde daarom een compromis voor: geld dat gereserveerd staat voor de Lelylijn en op zijn vroegst pas bij de realisatie daarvan hiervoor beschikbaar gesteld zou kunnen worden,

nu inzetten voor de Nedersaksenlijn. Voor de Nedersaksenlijn kan namelijk binnen de huidige regels een verkenning gestart worden. Voor de Lelylijn kan dit met de huidige middelen niet. In het masterplan voor de Lelylijn onderzoeken we hoe de financiering van dit spoortraject van ongekeerde omvang alsnog zou kunnen worden gerealiseerd. Het kabinet heeft dit besluit niet lichtzinnig genomen. Alle opties zijn de revue gepasseerd, van afwijken van spelregels tot vinden van extra budget binnen het Rijk en van deelverkenningen tot onderzoek naar alternatieve vormen van financiering. Geen van deze opties heeft enkel voordelen. Uw Kamer heeft via de motie-Van Dijk unaniem laten weten niets te voelen voor het voorstel van het kabinet, en dus ga ik de komende tijd samen met de regio kijken hoe we dan wel stappen kunnen zetten voor de Nedersaksenlijn. Tegelijkertijd werken we dus aan het eerdergenoemde masterplan voor de Lelylijn. Ik kom hier bij de Voorjaarsnota nog een keer op terug, maar ik ben ook benieuwd welke mogelijkheden de Kamer zelf ziet om beide projecten toch vlot te trekken. De heer Grinwis van de ChristenUnie kwam met een voorbeeld daarvoor.

Het andere belangrijke onderwerp waarover we het vandaag hebben, is de hoofdrailnetconcessie. Sinds 1 januari is de hoofdrailnetconcessie van 2025–2033 in werking getreden. Daarmee gaan 1,1 miljoen treinreizigers in Nederland erop vooruit. Met de nieuwe dienstregeling 2025 rijdt de NS zo'n 1.600 extra treinen. Zo rijdt bijvoorbeeld de Airport Sprinter elf keer per uur tussen Schiphol en Amsterdam Centraal. Ook gaat binnenkort de vernieuwde Eurostarterminal open. Dan kunnen reizigers weer zonder tussenstop van Amsterdam naar Londen reizen in vier uur.

De laatste jaren waren de prestaties op het spoor echter ondermaats. In 2024 hebben NS en ProRail hard gewerkt om de prestaties op het spoor te verbeteren met het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter. Door in te zetten op onderhoud van materieel en voldoende technisch personeel, is de beschikbaarheid van materieel weer op orde. Daarnaast zijn er vorig jaar 30 snelheidsbeperkingen opgelost, bijvoorbeeld bij Geleen, Ravenstein en Zaltbommel. Daarmee zijn we er nog niet. Voor de volledige prestatieverbetering is meer tijd nodig. Daar blijven NS en ProRail zich samen met het ministerie voor inzetten.

Er ligt ook een enorme onderhoudsopgave op de spoorwegen. Naast de stappen die met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden gezet om de bereikbaarheid per spoor te verbeteren, wordt op veel plekken in Nederland ook het spoor vernieuwd. En hoewel dit op korte termijn hinder voor de reizigers oplevert, zorgt dit op lange termijn voor een verbeterde betrouwbaarheid van het spoor.

Ik sluit graag af met een topprioriteit van dit kabinet. Dat is de inzet op het veiliger maken van het openbaar vervoer, zodat werknemers en reizigers zorgeloos in de trein kunnen stappen. Samen met de vervoerders, de decentrale concessieverleners, ProRail, de politie, de vakbonden en het Ministerie van Justitie en Veiligheid zijn we daarmee bezig. We zien dat we bij een situatie zoals er momenteel is rondom station Maarheeze gezamenlijk, ook met het kabinet, de overlast moeten aanpakken en ons maximaal moeten inspannen voor veilige bereikbaarheid. Over de veelheid aan maatregelen die worden genomen door de ov-sector, wordt uw Kamer binnenkort per brief nader geïnformeerd. Kortom, we werken samen met onze partners hard aan een veilig en bereikbaar Nederland per spoor. Dat zullen we ook het komende jaar blijven doen.

Dit was mijn algemene inleiding. Ik heb ook nog een aantal concrete vragen bij de inleiding. Wilt u dat ik die ook nu doe of wilt u eerst de Kamer vragen laten stellen?

De voorzitter:

Ik zou ze graag even die gelegenheid willen geven. De heer De Hoop heeft volgens mij een vraag, namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

De Staatssecretaris had ook kunnen zeggen: ik realiseer me dat ik een route heb bewandeld die de Kamer niet wilde en ik heb de deksel op de neus gekregen; ik had het misschien anders kunnen doen. De Staatssecretaris zegt dat het een compromis was. Het is geen compromis als de hele Kamer al een jaar lang zegt «ik wil het niet», maar de Staatssecretaris het toch doet. De Staatssecretaris heeft met zijn oren dicht, met zijn vingers in de oren, deze route gekozen en hij staat er nog steeds achter. Ik vind het wel heel ingewikkeld dat de Staatssecretaris geen enkele beweging maakt en ook niet schetst wat die andere scenario's dan waren. Ik hoor nu graag van hem drie, vier concrete scenario's die de Staatssecretaris anders in gedachten had. Leg die dan op tafel in dit debat, zou ik tegen de Staatssecretaris willen zeggen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb gezegd dat dit kabinet op grond van meerdere besprekingen binnen het kabinet tot dit voorstel heeft besloten. Dat is het compromis dat we binnen het kabinet hebben bereikt op grond van de middelen die beschikbaar waren en de situatie zoals die is. Dat is de reden waarom dit kabinet heeft gezegd: dit is ons voorstel richting de Kamer. De Kamer heeft een hele duidelijke uitspraak gedaan: dat wil zij niet.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dan concludeer ik nu dat wij tot de Voorjaarsnota niet nog iets anders van de Staatssecretaris kunnen verwachten.

Staatssecretaris **Jansen**:

We hebben ook gesproken over andere mogelijkheden, maar daar was geen draagvlak voor binnen het kabinet. Hier was wel draagvlak voor. Dit is het voorstel dat ik heb gedaan aan de Kamer. Over andere voorstellen zullen wij bij de Voorjaarsnota wederom als kabinet een besluit gaan nemen en dan gaan we richting de Kamer.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Er is al in januari 2024 door de Kamer een spreekt-uitmotie aangenomen waarin werd gezegd dat de Lelylijngelden niet ingezet mogen worden voor de Nedersaksenlijn. De Staatssecretaris is zo meteen tot aan de Voorjaarsnota in april 2025 niet in staat geweest om dan wel binnen dit kabinet dan wel buiten dit kabinet in de Kamer een andere oplossing voor elkaar te krijgen en daar een draagvlak voor te organiseren in het kabinet en in de Kamer. Wat heeft de Staatssecretaris zitten doen?

Staatssecretaris **Jansen**:

We hebben de afgelopen maanden wel degelijk met elkaar nagedacht, zowel binnen het ministerie als binnen het kabinet, over hoe je hier op de juiste wijze mee om kunt gaan. We hebben ook gekeken naar de financiële positie en naar welke middelen er binnen het hoofdlijnenakkoord gereserveerd waren voor een aantal projecten. We hebben het nu de hele tijd over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, maar de Noord/Zuidlijn wordt daar ook genoemd als een van de prioritaire projecten. Wij hebben daar dus gewoon naar gekeken en binnen het kabinet was er draagvlak voor deze oplossing. We wisten van het bestaan van de motie van de Kamer. Die is niet voor niets al eerder aangenomen, maar dit was wel hetgeen waarvan we binnen het kabinet zeggen: hier was draagvlak voor en hiermee willen we graag richting de Kamer gaan, om te kijken of de Kamer hiervoor openstaat of niet. De stemming over de motie van de heer Van Dijk was vrij duidelijk. Er waren 150 stemmen voor. De Kamer staat hier dus niet voor open.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik zit toch met stijgende verbazing hiernaar te luisteren. Het begint met de feiten op een rij hebben. We mogen toch verwachten van de Staatssecretaris dat hij die op een rij heeft. Collega De Hoop heeft al gerefereerd aan de motie uit januari. Die mag bekend zijn. De Staatssecretaris is daarna aangetreden, maar we mogen er toch van uitgaan dat hij die motie ook heeft. In elk debat dat we hierover hebben gevoerd, is die door een van ons vanuit de Kamer genoemd. Ik wil daar nog twee dingen aan toevoegen. Dan wil ik een reactie van de Staatssecretaris, met iets van inzicht over of hij dit misschien anders of beter had kunnen doen. Daar ben ik in alle eerlijkheid wel een beetje naar op zoek, ook om vertrouwen te krijgen in het vervolg.

In november is er door ondergetekende een motie ingebracht over het masterplan Lelylijn. U kunt 'm nazoeken. Daar staat een tweede verzoek in. Dat verzoek is om te blijven zoeken naar aanvullende financiering bovenop het budget dat er al is. Dat was een paar weken voor het zogenaamde voorstel vanuit het kabinet om wel het Lelylijnbudget te gebruiken. Ik kan niet inzien hoe je die uitspraak anders kan uitleggen. Dat was dus voordat er gewerkt werd aan het voorstel om volledig naar het Lelylijnbudget te kijken voor de Nedersaksenlijn.

En dan het tweede. Er is door deze Staatssecretaris geen voorstel aan deze Kamer gedaan. De reden dat de motie door ondergetekende is ingediend, is dat in het debat, toen we bleven vragen waar deze Staatssecretaris dan naar keek, gezegd is dat niet uitgesloten was dat er ook zou worden gekeken naar het budget voor de Lelylijn. Dat is iets anders dan een voorstel. Daarom hebben wij die motie ingediend. Ik verwacht dus toch een reflectie van deze Staatssecretaris op deze feiten zoals ik die presenteer, en de erkenning dat de Staatssecretaris dit proces op een andere manier had kunnen ingaan door ook andere opties te onderzoeken.

De voorzitter:

Twee interrupties in één.

Staatssecretaris Jansen:

Sorry, ik dacht dat er eerst nog een andere vraag van mevrouw Vedder was.

De voorzitter:

Nee, u mag nu antwoorden, hoor.

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij heb ik heel duidelijk gezegd wat het proces was. Ik heb ook onder anderen van mevrouw Vedder, maar later ook van de heer Van Dijk, de vraag gehad of ik ook keek naar de middelen die gereserveerd zijn voor de Lelylijn en of ik daarvan geen gebruik zou willen maken voor de Nedersaksenlijn. Volgens mij heb ik tot twee of drie keer toe aan de Kamer aangegeven dat ik die garantie niet ga geven omdat we alle opties open moeten houden. Dat is ook een van de vragen die de heer Van Dijk letterlijk aan mij gesteld heeft: wilt u alle opties openhouden? Dat was iedere keer mijn antwoord daarop. Nogmaals, wij hebben hier binnen het kabinet meerdere keren over gesproken. Voor dit voorstel was draagvlak en voor de andere voorstellen niet.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Voor de goede orde het volgende. Vanuit NSC is altijd, in elk debat gezegd: handen af van het budget van de Lelylijn. Toen wij het beeld kregen dat u het niet uitsloot – dat is wat anders dan dat daar volledig naar gekeken wordt – hebben wij als Kamer gemeend dat nog een keer te moeten bekrachtigen. Van de zijde van NSC is telkens gezegd: wees creatief en kijk naar al die varianten. Op geen enkele manier hebben wij

als Kamer het gevoel gekregen dat de opties die beschreven zijn in de beantwoording van de Kamervragen van Pierik en mijzelf, zijn onderzocht en dat daarnaar gekeken wordt. Dat willen wij vandaag uit het debat halen. Ik zou toch ook de reflectie van de Staatssecretaris willen hebben dat hij dat wellicht beter had kunnen doen, en de erkenning dat er geen concreet voorstel naar deze Kamer is gegaan om te doen wat er gezegd is. Dat hebben wij überhaupt niet gezien.

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij heb ik ook in de afgelopen maanden in de debatten vaker opties laten vallen. We hebben ook gekeken naar Europese middelen, maar daarover hebben we in een debat richting de Kamer teruggekoppeld dat dat maximaal 10% en waarschijnlijk minder zou zijn van het totale bedrag van bijvoorbeeld de Lelylijn in het kader van de TEN-T-middelen. De volgende tranche daarvoor wordt ook pas in 2028 opengesteld en de huidige tranche is al vrijwel uitgeput. Dat zijn allemaal antwoorden die ik wel degelijk heb gegeven richting deze commissie in debatten in de afgelopen periode. We hebben dus wel degelijk zitten kijken naar alle mogelijke middelen. We hebben ook gesproken met de regio en hebben gevraagd: zijn jullie bereid om mee te doen aan de financiering voor beide projecten en, zo ja, hoeveel? Het antwoord was meestal een substantiële bijdrage. Dat was het antwoord dat wij kregen met betrekking tot de Lelylijn. We hebben dus wel degelijk zitten kijken naar wat er mogelijk is, maar uiteindelijk was dit het voorstel dat binnen het kabinet draagvlak kreeg, kijkend naar de middelen en de situatie. Tegelijkertijd heb ik aan de Kamer aangegeven dat u op het moment dat we er niet uitkomen, bij de Voorjaarsnota concreet een voorstel krijgt voor concrete vervolgstappen die we willen zetten voor beide projecten. Nogmaals, ik blijf benadrukken dat de Noord/Zuidlijn een van die projecten is. Ook daarvoor zullen we richting de Kamer met een antwoord moeten komen.

Mevrouw Vedder (CDA):

Die motie van collega Van Dijk, Pierik en mijzelf was er al voordat het voorstel werd gepresenteerd, want er is nooit een voorstel gepresenteerd. Die is eigenlijk ook een uiting van het feit dat er al een aangenomen voorstel lag. We hebben daar in heel veel debatten naar gevraagd: blijft de Staatssecretaris van de Lelylijn-pot af? Blijkbaar had de Kamer er geen vertrouwen in dat de Staatssecretaris zich dat signaal uit de Kamer zou aantrekken. Dat is de reden van het ontstaan van die motie. Die is met 150 stemmen aangenomen. Nou begrijp ik dat er allerlei scenario's zijn besproken in het kabinet en dat het enige scenario waar in het kabinet draagvlak voor is, die ene route is waarvan de Kamer unaniem heeft gezegd: dit willen we niet. Klopt dat?

Staatssecretaris Jansen:

Voorzitter. Vooruitlopend op december, toen we hierover de motie hebben gekregen van de heer Van Dijk, hebben wij heel veel opties besproken in het kabinet. Dit was de meest kansrijke optie, waar binnen het kabinet unaniem draagvlak voor was.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik hoop dat ik hier nu een opening hoor. Het meeste draagvlak: ik hoop dat dat betekent dat er andere scenario's waren die ook op draagvlak konden rekenen, maar misschien op minder draagvlak dan voor deze route. Dan nog vind ik het onbegrijpelijk dat de Staatssecretaris niet heel helder in de discussies in het kabinet heeft aangegeven: jongens, het voorstel waarvoor het meeste draagvlak is en waarmee jullie mij nu naar de Kamer sturen, is precies wat de Kamer niet wil. Ik kan daar gewoon niet bij. Hoe zien de andere routes eruit, waar dan misschien minder draagvlak voor

was, maar hopelijk wel voldoende draagvlak? Wanneer komt de Minister met de details daarover?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij moet ik eerst volgens de juiste route binnen het kabinet nu kijken naar andere mogelijkheden voor draagvlak. Op het moment dat ik «onvoldoende draagvlak» zeg, kan het zijn dat daar een of meerdere bewindspersonen vóór waren, terwijl een aantal dat niet zo'n goed idee vond. Dit was het enige idee waarover er unanimititeit bestond binnen het kabinet.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar de heer De Hoop. Hij wil nog een interruptie gebruiken.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Het zou voor een bewindspersoon wel fijn zijn om in staat te zijn om in een kabinet draagvlak te organiseren. Ik vind het toch wel ingewikkeld om te proeven dat de Staatssecretaris alleen in staat is gebleken om voor dit voorstel een meerderheid te organiseren in het kabinet, voordat het naar de Kamer kwam. Bovendien realiseert hij zich dan niet dat het uiteindelijk ook gaat om een meerderheid in de Kamer. Ik snap gewoon niet dat de Staatssecretaris toen in het kabinet niet gezegd heeft: u kunt mij op deze manier niet naar de Kamer sturen, want dan ga ik nat. Dat moet de Staatssecretaris toch aangevoeld hebben? Ik snap gewoon niet dat de Staatssecretaris zich op die manier het bos in heeft laten sturen. Hoe heeft hij zich met iets laten sturen, waarvan hij wist dat hij daarmee nat zou gaan in de Kamer? De Staatssecretaris kan dan toch gewoon zeggen: ik doe dit gewoon niet op deze manier; dit kabinet heeft dit zelf in het regeerprogramma gezet, dus steun me dan ook met een serieus voorstel? Ik had het als Staatssecretaris niet gepikt dat er op die manier met mij zou worden omgegaan.

De voorzitter:

Helder.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Mag ik daar dan een reflectie op?

Staatssecretaris Jansen:

Natuurlijk wist ik dat het een lastige opdracht was. Aan de andere kant gaat dit kabinet ook uit van het credo: wat kan wél in plaats van wat kan allemaal niet? Dit kon financieel wel, dus dit is het voorstel waarmee we uiteindelijk unaniem naar de Kamer zijn gegaan. En de Kamer heeft zich daartegen uitgesproken.

De voorzitter:

Mevrouw Koekkoek nog, Volt.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Dit is onbevredigend. Het kán wel; daar gaat dit kabinet van uit. Maar dan gaan we dus alleen kijken naar wat het kabinet vindt, dus naar wat volgens het kabinet financieel wél kan. Dan boeit het dus niet wat er aan deze kant wordt gezegd. Dat is de boodschap nu eigenlijk. Dat ga ik echt niet over me heen laten komen. Wat wel kán, is wat zowel financieel als politiek kan, zeker als er een motie ligt die zo breed aangenomen is. Hier moet echt een beter antwoord op komen.

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij is dit gewoon het antwoord. Er is een motie van de heer Van Dijk, mevrouw Vedder en de heer Pierik aangenomen. 150 stemmen waren voor die motie. Die motie zegt tegen het kabinet: dit is niet de juiste oplossing. Dat is de situatie. Wij hebben gewoon bekeken welke middelen er beschikbaar zijn, welke projecten in het hoofdlijnenakkoord genoemd worden en hoe we daar uitvoering aan kunnen geven. Dit was een van de mogelijkheden om daar uitvoering aan te geven. Het kabinet was er unaniem van overtuigd dat het in ieder geval financieel uit kon op deze manier.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

We hebben een situatie waarin de Staatssecretaris zegt dat hij heel duidelijk weet wat de Kamer wil, omdat er een aangenomen daarover ligt en het ook daarvoor zeer duidelijk was. Vervolgens gaat hij in een overleg zitten dat wij niet kunnen controleren. Dan komt hij uit dat overleg en zegt hij tegen de Kamer: sorry, maar mijn collega's wilden allemaal niet, er was geen unanimititeit, dus daar zult u het maar mee moeten doen; ik heb nu een zwart gat op de Voorjaarsnota. Dat neigt naar een schoffering van het parlement door dit kabinet. Ik hoop eigenlijk dat de Staatssecretaris zich dat niet alleen realiseert, maar dat hij ook aangeeft: ik heb voor u geknokt; ik heb dit, dit, dit en dit allemaal onderzocht. Want anders komt het ook een beetje neer op politieke luiheid en dat zou ik niet wensen van een Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Wij hebben als kabinet bekeken wat er mogelijk is. Dit was een hele kansrijke mogelijkheid. Hier was unaniem steun voor binnen het kabinet. Voor de andere opties was er geen draagvlak in meerderheid. Dit was dus de enige weg die wij konden bewandelen. Laat ik heel duidelijk zijn. Het is helemaal niet zo dat wij de Kamer negeren of dat wij gewoon zeggen: zoek het maar uit, Kamer! De motie van de heer Van Dijk is in december aangenomen. Daarin is heel duidelijk gezegd: wij vinden dit niet de juiste optie. En dus valt die af.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw beantwoording, Staatssecretaris. Volgens mij gaat u nu dan echt naar uw eerste blokje. Klopt dat? O, sorry, mevrouw Vedder nog. Ga uw gang.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik zit hier toch wel met stijgende verbazing. De Staatssecretaris herhaalt keer op keer dat dit het enige voorstel was waar het kabinet unaniem draagvlak voor had. Dan kan ik niet anders dan dat vertalen ... Het kabinet wist ook dat hier in de Kamer geen draagvlak voor was. Het heeft dus unaniem besloten om de wens van de Kamer gewoon glashard te negeren. Hoe moet ik dit op een andere manier vertalen dan dat? Ik hoop dat de Staatssecretaris mij dat uit kan leggen, want ik wordt hier nu echt diepdroevig van.

Staatssecretaris **Jansen**:

Het is heel simpel. Dit was het voorstel waar draagvlak voor was binnen het kabinet. Wij hebben aan de Kamer gevraagd: vindt u dit een goed idee? Er is een hele duidelijke motie gekomen die zegt: dat vinden wij geen goed idee. En nee, dat is niet via een officieel voorstel gegaan. Daarin moet ik de heer Van Dijk ook gelijk geven. Maar het kwam ter sprake in het debat. Ik heb toen aangegeven wat de denkrichting van het kabinet is en de Kamer heeft aangegeven dat niet de juiste denkrichting te vinden.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik wilde eigenlijk reageren op wat de Staatssecretaris net zei, namelijk dat er eigenlijk gezegd is dat dit de kansrijke optie was. Ten eerste vraag ik mij af wat de Staatssecretaris daarmee bedoelt, dat het een kansrijke optie is. Er is namelijk gebleken dat die totaal niet kansrijk is. Op het moment dat de Staatssecretaris dan zegt dat dit de enige optie is, vraag ik me sterk af of de Staatssecretaris deze klus daadwerkelijk kan klaren, als er totaal geen draagvlak is voor de enige optie die de Staatssecretaris ziet.

Staatssecretaris Jansen:

Het was de enige optie, omdat wij hebben gekeken naar de middelen die beschikbaar zijn. Voor alle projecten die genoemd worden in het hoofdlijnenakkoord, de Lelylijn, de Nedersaksenlijn, de Noord/Zuidlijn, zijn geen aanvullende middelen beschikbaar gesteld. We hebben gekeken waar wel budget voor is en waar we inderdaad substantiële stappen kunnen zetten. Dat was de Nedersaksenlijn. Dat betekent niet – dat heb ik ook laatst in het debat tegen de Kamer gezegd – dat wij daarmee de intentie hadden om de Lelylijn de nek om te draaien. Het masterplan, de aangenomen motie-Van Dijk, is namelijk ook iets waarmee we aan het werk waren. Alleen, we hadden het idee dat we met deze stap, om de middelen van de Lelylijn te gebruiken voor de Nedersaksenlijn, daarin al een substantiële stap hadden kunnen zetten. Vervolgens zouden we zijn doorgegaan met het masterplan. Nu gaan we met beide projecten door of eigenlijk – ik blijf het maar herhalen – ook met de Noord/Zuidlijn. We gaan dus bij alle drie de projecten verder kijken.

De heer Bamenga (D66):

Ik heb een hele simpele vraag: denkt de Staatssecretaris nog dat hij deze klus kan klaren, ja of nee?

Staatssecretaris Jansen:

Wij kijken naar alle opties die er zijn. We kijken naar de beschikbare middelen en uiteindelijk komen we bij de Voorjaarsnota met een voorstel richting de Kamer, want die gaat er uiteindelijk over. Binnen het kabinet zullen wij kijken of er draagvlak is voor de andere opties die aangedragen worden.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Politiek is kiezen in schaarste, zei ik in mijn termijn. De Staatssecretaris had een route voor ogen die de Kamer niet deelt, unaniem. De Staatssecretaris moet dus een andere keuze maken. Hij kan niet volstaan door te zeggen dat de Noord/Zuidlijn prioritair is. Er zit slechts 872 miljoen in de reservering, terwijl het hele project ... Nou ja, het was 2,8 miljard, maar het gaat waarschijnlijk meer dan 3 miljard kosten en misschien wel meer dan 4 miljard, want de prijzen stijgen als je twee keer met je ogen knippert. De Nedersaksenlijn is prioritair en de Lelylijn is prioritair. De Staatssecretaris zal dus moeten gaan kiezen in schaarste en het enige potje dat hij heeft, is dat hij samen met de heer Madlener de woningbouw gelden mag gaan delen. Zeg dat 50% naar wegen gaat en 50% naar ov, dan kom je nog steeds geld te kort. Wat vindt de Staatssecretaris dus van mijn voorzet om die, inderdaad niet populaire, keuze te maken? Ik krijg namelijk ook gelijk appjes uit de regio Amsterdam, zo van: hé Grinwis, wat ben je nou weer aan het doen? Maar durf te kiezen. Wat vindt de Staatssecretaris van deze keuze? Want anders blijven we er een beetje omheen draaien en blijven we alles vooruitschuiven naar de Voorjaarsnota. Dan blijft iedereen in het ongewisse.

Staatssecretaris Jansen:

Ik ga ongetwijfeld nog uitgebreider terugkomen op uw vraag. U gaf inderdaad een denkrichting mee. De Minister en ik zijn daarover in gesprek. We zijn aan het kijken. Die 2,5 miljard waar we het dan over

hebben, daarvan hebben we met name gekeken wat je ermee kunt bereiken. Dat moet aanvullend zijn op huidige afspraken. Op het moment dat er dus ergens een project is met een tekort van bijvoorbeeld 100 miljoen, dan gaan we dus niet die 2,5 miljard daarvoor inzetten. Maar op het moment dat er een kansrijk project is waarvoor nog een stuk infrastructuur moet worden gerealiseerd, wat 100 miljoen kost en bijvoorbeeld additioneel 5.000 woningen betekent, dan gaan we dat wel doen. Zo hebben we op dit moment de inschatting gemaakt. Hoe de verdeling gemaakt wordt, dus wat gaat er naar weg, naar ov, naar fietspad en dergelijke, daar moeten we nog naar kijken met elkaar.

De voorzitter:

Dan kijk ik nog één keer goed naar de kant van de Kamer. Ik zie dat alle interrupties voor nu even voorbij zijn. Dat zijn er overigens een heel aantal geweest. Maar dan kunt u wat mij betreft met uw eerste blokje beginnen.

Staatssecretaris Jansen:

Voorzitter. Dan heb ik nog een hele rits vragen die onder het kopje algemeen zijn gesteld. Kan de Staatssecretaris aangeven of er al resultaten zijn behaald door het verbeterprogramma waar NSC per motie om heeft gevraagd? Dat was een vraag van de heer Van Dijk. ProRail en NS hebben in 2024 volgens de planning de maatregelen in het verbeterprogramma uit kunnen voeren. Zo zijn er ruim 30 tijdelijke snelheidsbeperkingen versneld opgelost. De materiaalbeschikbaarheid bij NS is weer op orde gebracht. Ook is de dienstverlening en informatievoorziening bij werkzaamheden verbeterd. Dankzij deze maatregelen hebben ProRail en NS de bodemwaarden van de meeste prestatie-indicatoren alsnog kunnen halen, zoals ook net in de eerste termijn door de Kamer is geconcludeerd. Dan heb ik een vraag van mevrouw Veltman van de VVD. Wat gaat de Staatssecretaris doen om ervoor te zorgen dat NS zijn prestaties verder verbeterd en de streefwaarden haalt? In 2024 hebben ProRail en NS alles op alles gezet om de maatregelen binnen het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter uit te voeren, om zo de prestaties te verbeteren. Het is duidelijk dat het verbeterprogramma al zorgt voor verbeteringen, want we zien de stijgende lijn die ik net ook al noemde. Aansturen op het verbeteren van de prestaties via het verbeterprogramma blijkt dus een effectief middel. Dat loopt door in 2025. IenW zal erop toezien dat ProRail en NS zich ook dit jaar blijven inzetten om de prestaties te verbeteren. Alleen, wij kunnen natuurlijk niet vooruitlopen op de prestaties in 2025. We zullen er wel heel scherp op blijven letten.

Een vraag van de heer Eerdmans van JA21 gaat ook over de streefwaardes. Die zijn niet helemaal gehaald, maar wel bijna. Hoe groot is de kans dat ik vanuit Arnhem mijn aansluiting naar Den Haag mis, vroeg u. Dat vond u een goede streefwaarde, zoals u dat zelf omschreef. Het exacte percentage van deze specifieke verbinding heb ik natuurlijk niet paraat. Ik zal het wel voor de heer Eerdmans opzoeken. Misschien dat we daar een getal uit kunnen halen dat u gaat helpen. Op basis van de voorlopige cijfers van 2024 blijkt wel dat je als reiziger in 89,4% van de gevallen op tijd, met een marge van vier minuten, op je bestemming kan aankomen. Overstappen zijn hierin overigens ook meegenomen.

Dan heb ik een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Kan de Staatssecretaris het comfort geven dat we in 2025 de absolute bodemwaarden achter ons laten en dat de streefcijfers weer in beeld gaan komen? Zoals ik net zei, kan ik natuurlijk niet vooruitlopen op de prestaties in 2025. Wel was er in 2024 duidelijk een stijgende lijn te zien door de maatregelen in het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter. Ook in 2025 zullen ze zich blijven inzetten om de prestaties te verbeteren. De verwachting is wel dat die stijgende lijn ook zal worden voortgezet in 2025.

Mevrouw Veltman stelde een vraag naar aanleiding van het werkbezoek aan Spanje. Zij vroeg om eens te kijken wat open toegang kan doen. We

kunnen volgens haar kansen grijpen en lef tonen. Zij vroeg of dit ook mijn visie is als Staatssecretaris. We onderzoeken verschillende studievarianten voor de marktordening na 2033. Tot 2033 borgt de hoofdrailnetconcessie een samenhangend spoorvervoer en is open toegang met name mogelijk op de internationale verbindingen en, aanvullend op de HRN-concessie, in het binnenland, daar waar er capaciteit is. Een van de varianten voor de toekomst waar ik naar laat kijken, gaat uit van veel ruimte voor opentoe-gangvervoer. Daarbij betrekken we ook de lessen uit de ervaringen van andere landen met open toegang, zoals Spanje en Oostenrijk. Pas als we inzicht hebben in de gevolgen voor de reizigers en de efficiënte benutting van het spoorstelsel, kunnen we tot keuzes komen. Daarbij staat het publieke belang wat ons betreft natuurlijk voorop.

Nog een vraag van mevrouw Veltman: wanneer kunnen vervoerders, vooruitlopend op het verlenen van toegang tot het spoor, werken met kaderovereenkomsten, die een betere planning voor investeerders mogelijk maken? De toepassing van kaderovereenkomsten op het drukke Nederlandse netwerk is natuurlijk complex. Daarvoor moeten we natuurlijk eerst de impact goed gaan onderzoeken. Samen met ProRail wordt de komende tijd onderzocht wat de mogelijkheden zijn om kaderovereenkomsten een goede plek te geven. Daarbij betrekken we natuurlijk ook de sector.

Een vraag van de heer De Hoop, mevrouw Veltman en de heer Grinwis was, even heel algemeen opgeschreven, wat ik ga doen om de trein betaalbaar te maken. Afgelopen najaar zijn natuurlijk met NS afspraken gemaakt om de tarieven in 2025 niet met 12%, maar met 6% te laten stijgen. Ja, 6% is nog steeds een flinke stijging, zeg ik ook richting de heer El Abassi. Ik ben alleen wel blij dat het geen 12% is geworden. Daarbij heeft het kabinet de intentie uitgesproken om te komen tot een structurele oplossing vanaf 2026. Om te komen tot een voorstel wordt er op dit moment interdepartementaal overleg gevoerd en wordt er met NS gesproken. Zoals eerder aan de Kamer gemeld, zal dit thema onderdeel uitmaken van de voorjaarsnotabesluitvorming. Daarnaast zal de Kamer nader over dit thema worden geïnformeerd. Daarbij betrekken we ook de korting op het studenten-ov en de BDU-gelden, zeg ik voor de volledigheid.

Dan een vraag van de heer El Abassi van DENK: wat gaat de Staatssecretaris doen om de treinkaartjes betaalbaar te houden voor de lagere inkomens? De provinciale overheden en vervoersautoriteiten kunnen voor het regionale ov tariefsproposities voor minima uitvragen. Dit gebeurt ook op meerdere plekken. Gemeenten kunnen hieraan ook een bijdrage leveren, als onderdeel van de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het minimabeleid. Voor de HRN-concessie is NS verantwoordelijk voor het inrichten van kortingsproducten. In NOVB-verband wordt verder nagedacht over een ticket voor lagere inkomens. Hierbij wordt wel gekeken naar de financiering, die nog gevonden moet worden. Mogelijk kan dit een maatregel zijn in het sociaal klimaatplan van Nederland.

Nog een vraag van de heer El Abassi: hoe kan het dat in Spanje het spoor zo betaalbaar is ten opzichte van Nederland? Ik herken inderdaad – ik ben ook weleens in Spanje met de trein geweest, zeg ik tegen de heer El Abassi – dat de trein in Nederland relatief duur is in vergelijking met andere Europese landen. In andere Europese landen is het gebruikelijk dat de belastingbetaler meer meebetaalt aan het treinkaartje, bijvoorbeeld in de vorm van een significante subsidie aan de vervoerder. In Nederland is dat niet zo. Daar hebben we als politiek niet voor gekozen.

Nog een vraag van de heer El Abassi: is de Staatssecretaris bereid om te onderzoeken – dit is eigenlijk eenzelfde soort vraag, die in het verlengde van de vorige ligt – waarom het treinkaartje in Spanje zo betaalbaar is en dat te vertalen naar de Nederlandse context? Wij willen natuurlijk leren van goede voorbeelden elders, maar de situatie in Spanje – dat werd ook gezegd door een aantal Kamerleden in het onderlinge gesprek – is niet

een-op-een vergelijkbaar met die in Nederland. Ik heb ook berichten gekregen dat vervoerders in Spanje verliezen lijden. Het is de vraag of dit op de lange termijn houdbaar is. De Nederlandse situatie is anders. Wij spannen ons er binnen de Nederlandse context voor in om de betaalbaarheid van de trein zo goed mogelijk te borgen.

Een vraag van mevrouw Veltman: hoe staat het met de uitvoering van de motie-Heutink/Veltman over de kerntaken van NS? Het kabinet betreft deze motie bij het zoeken naar een structurele, meerjarige oplossing voor de NS-tarieven. Hierbij wordt ook overleg gevoerd met NS en met de aandeelhouder van NS, de Minister van Financiën. De Kamer wordt komend voorjaar geïnformeerd over de uitvoering van deze motie.

Dan ben ik bijna aan het einde van het mapje algemeen, voorzitter. De heer Grinwis van de ChristenUnie vroeg: werkt de Staatssecretaris met de Minister samen aan één bod voor de voorjaarsnotaonderhandelingen als het gaat om de betaalbaarheid van het ov en een accijnsverlaging voor de auto? We trekken op dit dossier inderdaad samen op. In het hoofdlijnenakkoord hebben we alleen afgesproken dat de accijnskorting in 2025 blijft bestaan. Als de korting wordt doorgetrokken, heeft dat gevolgen voor de schatkist en het behalen van de klimaatdoelen. In het voorjaar gaat het kabinet integraal kijken naar alle ontwikkelingen en opgaven. Op basis daarvan nemen we een besluit. Maar we trekken hierin dus samen op.

De laatste vraag in het blokje algemeen is van de heer Eerdmans: is NS voorbereid op extra reizigers als de benzineprijzen stijgen en de mensen de auto verruilen voor de trein? Op dit moment zitten we nog op 94% van het aantal van voor corona, dus er is nog ruimte. NS geeft dan ook aan dat het een positieve ontwikkeling zal zijn als reizigers de auto verruilen voor de trein. Zeker in de daluren is er nog veel ruimte in de trein. In de concessie is geregeld dat NS moet zorgen dat er in de trein voldoende zitplaatscapaciteit is. Daar gaan we natuurlijk op toezien.

Dat was het kopje algemeen, voorzitter.

De voorzitter:

Helemaal goed. Dan gaan we als eerste naar mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Het ging ook even over de prestaties van de NS. De Staatssecretaris zegt dat hij goed naar de prestaties blijft kijken en dat hij die volgt. Maar we hebben begrepen dat ProRail en NS hebben aangegeven dat er veel onderhoud op het spoor gaat plaatsvinden en dat dat veel overlast met zich mee gaat brengen. Ik zou graag willen weten op welke wijze de Staatssecretaris zich ertegenaan bemoeit om ervoor te zorgen dat die overlast echt tot een minimum wordt beperkt. Alleen maar zeggen «ik volg de prestaties» is niet genoeg. Nee, wat doet hij? Is hij inherent gemotiveerd om te zorgen dat de reiziger in Nederland hier echt zo min mogelijk last van heeft?

Staatssecretaris Jansen:

Goeie vraag. Wij zijn hierover continu in gesprek met NS en ProRail. Wij hebben met hen de afspraak gemaakt dat we ook kijken naar het totale mobiliteitsplaatje binnen Nederland. Het kan dus niet zo zijn dat er ergens spoorwegwerkzaamheden zijn terwijl er tegelijkertijd in dezelfde regio aan de weg wordt gewerkt. Dat proberen we te voorkomen via afstemming, want anders heb je als reiziger of als automobilist überhaupt geen alternatief meer. We proberen dus wel afstemming te vinden, zodat werkzaamheden niet allemaal gelijktijdig op dezelfde locaties plaatsvinden. Daarnaast proberen we te werken met goede voorlichting en communicatie, zodat mensen niet verrast worden en zodat ze weten wanneer werkzaamheden gaan plaatsvinden en wat eventueel het alternatief is dat wordt aangeraden vanwege de verwachte drukte.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van de heer El Abassi van DENK.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik had de Staatssecretaris gevraagd hoe de treinkaartjes goedkoper gemaakt kunnen worden, maar ik hoorde hem in zijn antwoord eigenlijk alleen verwijzen naar de gemeenten. Ik zou hem toch willen vragen: meent u dit? Meent u het dat u voor iets wat landelijk speelt, verwijst naar de gemeenten? Kunnen gemeenten dan willekeurig bepalen of er wel of geen subsidies richting bewoners gaan? Is dit niet een taak van de Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank aan de heer El Abassi voor deze vraag. Ik heb volgens mij aangegeven dat gemeenten hierop zouden kunnen inspelen via hun minima-beleid, maar natuurlijk kijken wij ook landelijk naar de betaalbaarheid van het treinticket. De prijs van een treinticket zou dit jaar met 12% zijn gestegen, maar dat hebben we kunnen terugbrengen tot een stijging van 6%. We gaan bij de Voorjaarsnota kijken – dat heb ik aan de Kamer toegezegd – welke structurele oplossing we hiervoor kunnen verzinnen. «Verzinnen» is niet het goede woord; «bedenken» is beter. Uiteindelijk zijn we in deze zaal namelijk allemaal gebaat bij betaalbaar openbaar vervoer.

De heer **El Abassi** (DENK):

Volgens de Staatssecretaris moeten we blij zijn dat de prijs niet met 12%, maar met 6% is gestegen. Daar had je ieder willekeurig getal kunnen invullen: de prijs had beter met 100% dan met 200% kunnen stijgen, en ga zo maar door. We willen niet dat het te duur wordt, maar het is op dit moment te duur. In vergelijking met alle buurlanden – dat heb ik vaker aangegeven, ook in het vorige debat – is het bij ons gewoon verschrikkelijk duur. De landen om ons heen kiezen ervoor, zoals de Staatssecretaris heeft aangegeven, om een subsidie te gebruiken voor hun inwoners. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: waarom doen wij niet gewoon wat andere landen doen, namelijk onze eigen inwoners helpen met het vervoer?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat zal een integrale afweging zijn binnen het kabinet bij de Voorjaarsnota. Volgens mij is heel duidelijk dat wij ook kijken naar brede welvaart en naar de koopkracht van mensen, maar die brede afweging gaan wij als kabinet maken bij de Voorjaarsnota.

De heer **El Abassi** (DENK):

Dat mag; dat kan. Maar daar heb ik ook rekening mee gehouden. Ik heb in mijn bijdrage aangegeven: als we een rit van Utrecht naar Den Haag vergelijken met een rit van Barcelona naar Madrid, zie je dat de rit van Barcelona naar Madrid tien keer zoveel kilometers is. De rit van Utrecht naar Den Haag is dus tien keer minder kilometers dan de rit van Barcelona naar Madrid, maar de prijs is het dubbele van die grote rit. Dan hebben we het niet meer over koopkracht, maar over enorme woekerprijzen die we hier vragen. Ik zou de Staatssecretaris toch willen vragen om, net als de buurlanden, uit te zoeken wat mogelijk is om onze inwoners te helpen met vervoer van A naar B.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik ben het met de heer El Abassi eens – dat heb ik volgens mij ook in mijn inleiding gezegd – dat het Nederlandse openbaarvervoernetwerk duur is ten opzichte van de landen om ons heen. Maar we hebben met elkaar ook gezien – dat is ook in het onderlinge debat tussen de Kamerleden duidelijk uitgesproken – dat de situaties niet een-op-een vergelijkbaar zijn met

elkaar. Neem de situatie in Spanje, die heel mooi is. Dan praat je over € 9 voor het traject Madrid–Barcelona, maar dat is een traject waar één langgerekt spoor ligt, waar je heel hard op kunt rijden. Binnen Nederland heb je heel beperkt de ruimte om deze snelheden te halen. Daarnaast heb je ook heel veel stops, want ook de intercity's hebben binnen Nederland wel degelijk meerdere stops. Denk bijvoorbeeld aan het traject Groningen–Den Haag. Dat is de situatie zoals die is. Niet voor niets zeggen wij – dat heb ik zelf ook al een aantal keren gezegd in het debat – dat het spoorwagennet in Nederland bijna vergelijkbaar is met het metro-netwerk in andere landen. Dat is de situatie en die is ook van invloed op het prijskaartje dat je daaraan verbindt.

De voorzitter:

Uw laatste interruptie.

De heer El Abassi (DENK):

Er is inderdaad een verschil. Die buurlanden, waaronder Spanje, besluiten namelijk om het flink te subsidiëren. Zij besluiten om geld uit het overheidspotje te besteden aan vervoer, vervoer voor iedereen. Er is een verschil als ik kijk naar de treinen. De treinen van Spanje zijn superluxe. De sporen zijn supergoed. De treinen daar zijn inderdaad ook supersnel. Dat is allemaal kostenverhogend. Je zou denken dat de trein in Nederland dan juist veel goedkoper zou zijn, maar het tegendeel, het tegenovergestelde, is waar. Ik kan dus niet anders dan constateren dat het inderdaad politieke keuzes zijn en dat Nederland er, helaas, voor kiest om onze treinen duur te houden in vergelijking met de landen om ons heen.

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij kijken we in Nederland naar alle vormen van modaliteit, dus weg, spoor, bus, fiets en andere vormen die er mogelijk zijn. We proberen het voor iedereen bereikbaar en betaalbaar te houden. Dat is de situatie zoals die nu is en daar hangt een prijskaartje aan.

De heer Bamenga (D66):

Ja. Ik had eigenlijk mijn vraag gemist. Ik weet niet of de Staatssecretaris daar nog op in zal gaan. In mijn inleiding heb ik gesproken over onze ervaringen tijdens het werkbezoek. Er zijn natuurlijk hier en daar wel specifieke vragen over gesteld, maar ik had gevraagd aan de Staatssecretaris om daarop te reflecteren.

Staatssecretaris Jansen:

Ik krijg net ingefluisterd dat ik bij overig terugkom op uw vragen, zeg ik tegen de heer Bamenga.

De voorzitter:

Dat is mooi. Ook op de vragen op de heer Eerdmans? Heeft u toch nog een vraag? Gaat uw gang.

De heer Eerdmans (JA21):

Nee. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden over de drukke trajecten. Ik vind 90% op tijd rijdende treinen goed. Je kan niet zeggen: dat is zwaar onvoldoende. Alleen gaat het – ik had het er even met mijn buurvrouw over – wel om waar je in de trein stapt. Vandaar mijn voorbeeld van Arnhem. Ik denk dat de drukste trajecten Amsterdam–Rotterdam, Utrecht–Zwolle en Breda–Venlo zijn. Daar zit de grootste bups in de trein natuurlijk in de ochtend- en avondspits. Kan dat gespecificeerd worden? Misschien is dat wel zo, maar kan je ook zeggen: de KPI is erop gericht om die mensen minder dan vijf minuten vertraging te laten hebben en dat zetten wij ook op 95%? Dat is natuurlijk iets anders dan dat je in Groningen op de trein stapt, denk ik.

Staatssecretaris Jansen:

Ik snap de vraag van de heer Eerdmans heel goed. Ik heb volgens mij ook eerder gezegd dat de discussie in de Randstad vaak gaat over: heb ik voldoende mogelijkheden om binnen een aantal minuten van A naar B te gaan, al dan niet met een tussenstop? In de regio is men vaak al blij als er meerdere keren per dag de optie bestaat om met de bus of de trein te reizen. Laten we wel wezen, ook kijkend naar trajecten: wij praten hier altijd over spoor, over de weg of over de bus, maar het is vaak een combinatie van factoren. Mensen gaan thuis de deur uit. Dat doen ze lopend, fietsend of met de auto naar misschien wel een bushalte. Misschien pakken ze daar wel de bus naar een treinstation en dan de trein. Het is dus een totale optelsom. En de aansluiting, daar zit vaak ook de bottleneck.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk nog even één keer naar de kant van de Kamer voordat we naar het volgende blokje gaan. Niemand gemist? Nee? Dan gaan we dat doen. Dat is het blokje sociale veiligheid. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb ook goed nieuws. Geen grote inleiding. Ik ga gewoon direct door met de vragen.

Een vraag van de VVD, JA21 en de PVV, mevrouw Veltman, de heer Heutink en de heer Eerdmans, was hoe ik de problemen in Maarheeze ga oplossen en of ik kan toezeggen dat de speciale busdienst niet wordt gestopt. Laat ik vooropstellen – dat heb ik volgens mij ook al eerder geuit – dat ik het schandalig vind wat er rondom station Maarheeze aan overlast plaatsvindt. Ik denk dat het heel goed is dat de NS maatregelen heeft genomen om de veiligheid voor reizigers en personeel te waarborgen. Ik ben het met u eens dat de NS conform de concessieafspraken – dat zeg ik tegen de heer Heutink – de bereikbaarheid en veiligheid van station Maarheeze moet behouden. Dat klopt. De NS draagt primair de verantwoordelijkheid voor veilig ov, maar op deze bijzondere locatie zal aanvullend een aantal preventieve maatregelen genomen moeten worden om de overlast kleiner te maken. Ik vind dat het kabinet dit probleem moet oplossen en de overlast moet aanpakken. Ik heb vandaag nog met de Minister van Asiel en Migratie gesproken over deze situatie en ik heb met haar afgesproken om gezamenlijk met de Minister van JenV het gesprek aan te gaan, omdat hier eigenlijk een aantal facetten bij elkaar komen. Overigens hebben wij – de heer Eerdmans maakte daar dacht ik in zijn termijn een opmerking over – in 2024 achteraf de kosten die de NS heeft gemaakt over 2023 voor de NS als enige heeft betaald. Het is dus echt niet zo dat de NS als enige heeft betaald. Wij hebben ook vanuit het Rijk echt een verantwoordelijkheid gepakt en daaraan meebetaald.

Dan een vraag van de heer Heutink, of ik de beveiliging ga opschroeven bij station Maarheeze. Ik snap de vraag wel, maar puur de beveiliging bij station Maarheeze is nu niet het probleem. De 100% ingangscntrole, extra camera's, extra inzet van boa's en de fysieke aanpassingen aan het station zorgen ervoor dat de situatie op station Maarheeze volgens de NS beheersbaar is en dat veel incidenten worden voorkomen. De bron is een brief van de NS aan lenW en Asiel en Migratie van 10 december 2024. Ik ben het er wel mee eens dat er ook naar preventieve maatregelen gekeken moet worden, zodat voorkomen kan worden dat de NS extra beveiliging moet inzetten. Daarover, zoals ik net al memoreerde, zal ik het gesprek met de Ministers van Asiel en Migratie en Justitie en Veiligheid blijven voeren.

Dan heb ik een vraag van mevrouw Veltman over de busdienst. Die had ik net eigenlijk ook al genoemd bij de algemene vragen van iedereen. Ik heb natuurlijk geen invloed op buslijnen in het regionale ov, maar ik herken

wel het belang dat u schetst. We nemen dit ook mee in de gesprekken met betrokken partijen, in dit geval de provincie Noord-Brabant.

Een vraag van mevrouw Veltman: welke trajecten zijn er nog meer waarop asielzoekers voor overlast zorgen? Is er cameratoezicht op de stations en in de treinen op deze trajecten? Bij de meeste stations en trajecten is de overlast van asielzoekers niet groter dan van andere groepen. Aan de hand van data zetten vervoerders handhaving in en nemen maatregelen. Bij de spoorverbindingen en stations in de buurt van de aanmeldcentra in Ter Apel en Budel zijn er wel extra maatregelen om incidenten en overlast te voorkomen. Zo bieden het Ministerie van Asiel en Migratie en de verantwoordelijke decentrale ov-autoriteiten op de lijn Emmen–Zwolle een subsidie voor vliegende teams. Deze dragen allemaal een bodycam. Daarnaast zijn sommige stations en alle treinen daar voorzien van camera's. Ook bij Maarheeze en de grote stations rondom is er cameratoezicht, dragen ov-boa's bodycams en hebben de treinen camera's.

Nog een vraag van mevrouw Veltman: moet de handhaver op deze trajecten te lang wachten op de politie om de identiteit van de overlastgever vast te stellen? Bij Ter Apel en Maarheeze zijn er extra maatregelen en inzet. Zo voert de NS op Maarheeze een 100%-ingangscntrole, waardoor veel overlast en incidenten worden voorkomen. Daardoor wordt er dus veel minder een beroep gedaan op de politie. De aanrijtijden van de politie op deze locaties zijn daarnaast afhankelijk van onder andere het tijdstip, de ernst van de situatie en de capaciteit van de politie. Hier heb ik geen precieze cijfers van, maar ook voor de handhaving op deze locaties zetten we ons maximaal in om de mogelijkheden van zelfstandige identificatie door ov-boa's te vergroten, waarbij het ministerie samenwerkt met JenV aan de toegang tot het rijbewijsregister voor de ov-boa's.

Een vraag van de heer Heutink van de PVV: gaat de Staatssecretaris werk maken van reis- en gebiedsverboden? Vervoerders hebben alle bevoegdheid om met toestemming van het Openbaar Ministerie reis- en verblijfsverboden op te leggen aan notoire overtreeders. Dit geldt ook voor overlastgevers bij Maarheeze. Overtreding van een reis- of verblijfsverbod wordt uiteindelijk strafrechtelijk aangepakt. Dan komen we weer bij Justitie en Veiligheid.

Een vraag van mevrouw Veltman was hoe het staat met de uitvoering van haar motie over het regionaal reisverbod. De pilot regionaal reisverbod is afgerond, waarbij de lessen zijn gedeeld met vervoerders, overheden en veiligheidspartijen. Deze lessen bieden, in combinatie met het rapport over handhaving in het ov, inzicht in de wijze waarop gegevensdeling mogelijk is, waardoor regio's zelfstandig aan de slag kunnen met regionale reisverboden. In het rapport worden bij dit onderwerp aanbevelingen gedaan over gegevensdeling tussen boa's en politie, die beide vallen onder de verantwoordelijkheid van JenV. Uiteraard bestudeer ik dit rapport ook, om te bezien welke bijdrage wij uiteindelijk kunnen hebben voor betere handhaving in het ov. Het initiatief voor de regionale reisverboden ligt wel in de regio, waarbij slechts een beperkt aantal regio's denkt gebruik te zullen maken van dit instrument vanwege het beperkte effect versus de benodigde investering. Voorafgaand aan het commissiedebat Ov en taxi van 20 februari kom ik hierop terug in een brief richting de Kamer.

Dan heb ik een vraag van mevrouw Veltman die ik ook had verwacht. De vraag gaat over de ID-check via de politiedatabase. Zij zei dat dit veel politie-en boa-uren scheelt en vroeg wat landelijke invoering in de weg staat. Die vraag is volgens mij eerder gesteld in een ander debat. Laat ik beginnen met te benadrukken dat de oorspronkelijke werkwijze juridische aanpassing behoefde. Die is eind 2024 doorgevoerd, waardoor deze werkwijze nu veel minder bijdraagt aan zelfstandige identificatie door de boa's. De proef in Rotterdam is dus eigenlijk lastiger geworden, zeg ik even heel eerlijk, omdat de toegang voor de boa's is beperkt. Dat heeft te maken met het feit dat ze nu wel nog gegevens kunnen zien, maar geen

afbeelding van degene om wie het gaat. Voor een verdere uitrol van de aangepaste werkwijze, zoals momenteel in Rotterdam, wordt ook gekeken naar de impact daarvan op de betrokken organisaties en naar de voordelen die deze aangepaste werkwijze oplevert. Dit is des te meer relevant nu uit de praktijk blijkt dat de mogelijkheden tot het vaststellen van iemands identiteit op basis van enkel politiegegevens – dat is de aangepaste werkwijze – zeer beperkt zijn en de werkwijze wel veel capaciteit vraagt. De politie heeft bij JenV aangegeven dat de belasting en impact op de organisatie niet in verhouding staan tot het resultaat dat hiermee wordt bereikt en dat zij daarom de oplossing van deze problematiek niet ziet in een verdere uitrol van de aangepaste werkwijze. Voor informatie die de boa kan gebruiken voor zelfstandige identificatie van staande gehouden personen is van belang dat boa's een eigenstandige toegang krijgen tot systemen die de boa hiervoor kan gebruiken. Hier wordt in het traject toegang rijbewijsregister door lenW en JenV maximaal op ingezet. Ik begrijp dat het niet een bevredigend antwoord is, maar ik heb het wel voor u uitgezocht, zeg ik tegen mevrouw Veltman. Dan heb ik er nog twee onder dit kopje, voorzitter. Wederom mevrouw Veltman: zijn er nog stations in Nederland waar cameratoezicht nodig is, maar nog niet gerealiseerd en, zo ja, wat is er nodig om het dan wel te realiseren? Op dit moment heeft ongeveer een kwart van de stations permanente camera's hangen. Daarnaast zijn er op verschillende plaatsen in het land soms tijdelijke camera's, hebben ook alle NS-treinen cameratoezicht en dragen veiligheids- en servicemedewerkers bodycams. Met de huidige hoeveelheid camera's is het ov goed in staat om live en achteraf incidenten te detecteren. De ambitie is om meer plaatsen te voorzien van cameratoezicht, door middel van een subsidie aan ProRail. Voorafgaand aan het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi kan ik hierop terugkomen. Ik kan u ook iets aanbevelen. Ik ben in december in Utrecht geweest op werkbezoek. Daar kun je dus zien hoe het in de praktijk werkt. Zij kunnen daar in heel Nederland zien hoe op stations bepaalde situaties zich ontwikkelen en of daar wel of niet extra inzet nodig is. De laatste vraag onder dit kopje, van de heer Eerdmans van JA21. Hoe kijk ik aan tegen het idee van terugkeer van de spoorwegpolitie? Voor de inzet van de politie moet ik u natuurlijk doorverwijzen naar de Minister van Justitie en Veiligheid. Dat is niet mijn bevoegdheid. Zelf vind ik het wel van belang dat de ov-boa's goed samenwerken met de politie en dat er voldoende capaciteit beschikbaar is om de boa's waar nodig te ondersteunen. Op die manier is de inzet van boa's een effectieve manier van handhaven. Ik snap uw vraag absoluut. Het was een middel dat altijd heel adequaat werkte, maar er is in het verleden een afweging gemaakt. Dit is de situatie waar we nu in zitten, maar ik snap uw vraag absoluut.

De voorzitter:

Dank voor de beantwoording in dit blokje. We gaan als eerste naar mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik krijg een beetje de indruk – u kent dat wel – van «we staan erbij en we kijken ernaar», naar wat er in Maarheeze gebeurt, maar ook op de lijn Emmen–Zwolle. Ik heb een paar concrete vragen. Eén. Overlastgevers in het ov en overlastgevend asielzoekers die het zeker zo bont maken op die lijnen, horen gewoon een ov-verbod te krijgen. Die horen daar niet meer te reizen. Ik doe een beroep op de Staatssecretaris om daarvoor te gaan zorgen. En zonder pardon, want mensen gaan de trein niet meer in vanwege dit soort situaties. Dan het tweede. Ik hoor dan: ja, de ID-check ook op die trajecten, bij de aanmeldcentra, wordt gedaan via het rijbewijsregister. Alsof die asielzoekers die nog in procedure moeten of zitten al in het rijbewijsregister staan in Nederland. Ik begrijp het gewoon niet. En ondertussen zien wij dus boa's die eigenlijk tandeloze tijgers zijn,

met onvoldoende middelen. Ik heb het idee dat mensen erbij staan en ernaar kijken. Ik ben echt flabbergasted.

Staatssecretaris Jansen:

Laat ik heel duidelijk zijn: dat is zeker niet het geval. Ik kan ook aangeven richting Kamer dat wij hier continu ook met de NS contact over hebben. Dat heb ik niet zelf, maar op ambtelijk niveau is aan de lopende band contact om deze problematiek aan te pakken, zeker rondom Ter Apel en rondom Budel. Ik heb overleg met de Ministers van Asiel en Migratie en van Justitie en Veiligheid om te kijken hoe we dit op de juiste wijze structureel kunnen aanpakken. Daarbij zal inderdaad een gebiedsverbod of een verbod op reizen met het ov zeker als zeer kansrijke optie worden meegenomen. Uiteindelijk moeten we dat wel met z'n drieën kortsluiten, want we willen wel dat we alle mazen aanpakken om te voorkomen dat uiteindelijk de overlast misschien weer op een andere locatie vlak daarbij in de buurt gaat ontstaan. We moeten het dus wel op de juiste wijze aanpakken met elkaar.

De voorzitter:

Als u geen vervolgvraag heeft, dan ga ik naar de heer Heutink en dan kom ik daarna bij de heer Eerdmans.

De heer Heutink (PVV):

Ik mis toch een beetje het gevoel van urgentie bij de Staatssecretaris, als ik luister naar de antwoorden. Hij zegt «ik ga in gesprek met de Minister van Asiel en Migratie en met de Minister van Justitie en Veiligheid», maar ik verwacht eigenlijk ook gewoon vandaag in dit debat dat hij gaat zeggen «de maat is vol», dat hij zegt wat de NS zegt en wat Nederland ook zegt: de maat is vol als het gaat om overlast van al die asielzoekers. Ik wil van de Staatssecretaris in eerste instantie weten wat dan die preventieve beheersmaatregelen gaan zijn. Gaan we dan echt inzetten op die reisverboden, op zo'n vervoersbod, op een gebiedsverbod? Ik wil echt weten van de Staatssecretaris aan welke preventieve maatregelen hij dan denkt, wanneer hij die dan denkt te kunnen invoeren en wanneer wij daar in ieder geval als Kamer wat meer over te horen krijgen. Dat is de eerste vraag die ik heb aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Laat ik heel duidelijk stellen dat alle drie de bewindspersonen die hiermee te doen hebben, het zat zijn. Wij snappen alle drie de urgentie heel goed. Ieder zal hier vanuit zijn eigen bevoegdheid de juiste stappen in kunnen zetten. En ja, vanuit mijn hoedanigheid als Staatssecretaris Openbaar Vervoer zal mijn inzet erop gericht zijn om een reisverbod dan wel een gebiedsverbod in te brengen als meest kansrijke optie, maar natuurlijk hebben we ook nog de Minister van Asiel en Migratie, die misschien wel een andere aanpak voor ogen heeft, en de Minister van Justitie en Veiligheid. We proberen allemaal met elkaar een afdekkend voorstel te maken om deze problematiek per direct aan te pakken.

De heer Heutink (PVV):

De reden dat wij met die opmerking komen over het gevoel van urgentie, is dat ik de Staatssecretaris net hoor zeggen dat niet hijzelf maar zijn ambtenaren in Budel en Maarheeze zijn wezen kijken en bezig zijn met het oplossen van de problemen. Het moet, verdorie, toch de Staatssecretaris zijn die hoogstpersoonlijk naar Maarheeze gaat om daar de problemen op te lossen en die zorgt dat NS of wie dan ook werk hiervan gaat maken, korte metten gaat maken met het asieltuig dat daar rondloopt?

Staatssecretaris Jansen:

Ik had zeker ter plekke een kijkje kunnen nemen, maar ik vond het verstandiger om hierover contact te zoeken met de Minister van Justitie en Veiligheid en de Minister van Asiel en Migratie. Dat betekent niet dat ik de komende tijd daar niet een keer langsga. Misschien gaan we daar wel met meerdere bewindspersonen langs. De volgorde die ik heb gekozen, was om het gewoon goed aan te pakken met mijn collega-bewindspersonen.

De heer **Heutink** (PVV):

Tot slot. Mag ik dan concluderen dat ik de Staatssecretaris hoor zeggen dat hij werk gaat maken van zo'n vervoersverbod, dat hij werk gaat maken om dat nog vaker op te leggen en ook te handhaven? Want dat is nog wel even een vraag die ik heb. Ik wil in eerste instantie een antwoord horen op de vraag of mijn conclusie klopt, ja of nee. Maar ik hoor de Staatssecretaris net iets zeggen over die vervoersverboden, maar toch blijft de ellende bestaan. Hoe kan dat dan? Hoe kan het dat, als wij een gebiedsverbod opleggen, ze dan toch blijven komen? Dan moet de Staatssecretaris toch ook richting JenV zeggen: we moeten gaan handhaven? We moeten ook gewoon zorgen dat iedereen die zo'n gebiedsverbod heeft, geen stap meer kan zetten op zo'n perron. Alleen dan gaat het toch werken?

Staatssecretaris **Jansen**:

De heer Heutink trekt terecht de conclusie dat handhaving bij Justitie en Veiligheid ligt. Laat ik een voorbeeld noemen uit mijn eigen woonplaats, waar op een gegeven moment ook veel overlastgevers waren door de week na 18.00 uur en in de weekenden. Daar werd op een gegeven moment actief op gehandhaafd, maar vervolgens verplaatste het zich naar de wijken om het stationsgebied heen. Op het moment dat we een aanpak instellen, moeten we wel goed in beeld hebben dat we het probleem adequaat aanpakken en het niet verplaatsen naar een andere locatie, misschien wel in de omgeving. Dat bedoelde ik met mijn opmerking.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Eerdmans namens JA21 voor een interruptie.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Het lijkt me goed dat de Staatssecretaris een keer gaat kijken in Budel, want hij spreekt over Budél. Dat zegt mij alweer genoeg. De situatie in Maarheeze is gewoon ontspoord, letterlijk. De NS wil het niet meer, ziet gewoon te veel risico's. Ik vind het echt een schande dat we zover zijn in Nederland dat wij door rondzwervende veiligelanders een station gewoon niet meer gaan bedienen. Dat kan gewoon niet. Onacceptabel. Ik wil dat de Staatssecretaris dat gewoon zegt. Het personeel van de NS voelt zich in de steek gelaten. Ik heb gezegd: of het wordt geregeld, of je moet het azc gewoon dichtgooien. Dan maar geen azc meer daar. Je kunt toch niet zeggen dat treinreizigers dan maar de dupe moeten zijn van tuig dat we niet willen aanpakken?

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Eerdmans** (JA21):

Ik wil daar gewoon een reactie op horen. Wij zullen ook zeker met moties komen om dat in de Kamer af te dwingen. Dat was mijn eerste vraag, voorzitter.

Staatssecretaris **Jansen**:

Laat ik in elk geval vooropstellen dat ik Budel wél ken. Ik ben er regelmatig geweest, ook toen ik in het bedrijfsleven werkte. Het is trouwens een heel

mooi dorpje, zeg ik ook heel eerlijk. Kijk, een deel van de zaken die u noemt, ligt niet op mijn beleidsterrein. Ik kan daar nu geen antwoord op geven. Dat ligt echt bij de Minister van Asiel en Migratie en handhaving ligt bij de Minister van Justitie en Veiligheid. Ik kan daar misschien wel iets van vinden, maar ik heb ook geleerd dat het niet verstandig is als ik mijn privémening geef, want dat heeft allerlei andere consequenties.

De voorzitter:

Heeft u nog een vervolgintrruptie?

De heer Eerdmans (JA21):

Het is een beetje wat Heutink ook zegt: het gaat ook om het gevoel dat de Staatssecretaris staat voor het personeel van de NS, van de vervoerders, van de bussen. Hij moet laten zien dat dat zo niet kan, dat het niet kan dat ze daar bespuugd en geterroriseerd worden. Kom op zeg! Daar moet een kabinet gewoon afstand van nemen. Dan moet je optreden. Dan moet je niet zeggen: dat moet Faber doen. Dat moet ook de Staatssecretaris van Spoor doen.

En dan gaat het even om het geld, want daar had de Staatssecretaris wel gelijk in. Hij zei dat dat in 2023 is gecompenseerd door de toenmalige bewindspersonen – correct – maar in '24 heeft de NS een tegemoetkoming gevraagd en daar is nog steeds niets op terug vernomen. Hoe staat het dan met 2024?

Staatssecretaris Jansen:

Laat ik beginnen met de eerste vraag van de heer Eerdmans, namelijk die over urgentie. Ja, de urgentie is er. Dat is ook precies een van de redenen dat ik op werkbezoek ben geweest in Utrecht. Dat was juist om daar bij de centrale kamer te kijken hoe het in zijn werk gaat, waar men tegen aanloopt en hoe men daarmee omgaat. Ik vond het zelf het interessantste dat heel veel aan bewegingen van personen preventief wordt gezien en dat daar adequaat op wordt ingespeeld. Dat vond ik juist heel knap eraan. Dan de tweede vraag, over de middelen. Ik noemde inderdaad ook 2023. Ook dat is achteraf, pas in 2024, gecorrigeerd. Dat gesprek vindt ook plaats op dit moment. Maar we hebben geen besluit genomen. Laat ik het zo stellen: er is nog geen besluit genomen. Dat wil niet zeggen dat er niet een besluit genomen gaat worden om hetzelfde te doen als in 2023.

De heer Eerdmans (JA21):

Mijn vraag is wanneer dit nu geregeld wordt. Ik heb gezegd de Staatssecretaris drie weken te geven. Maar wanneer gaat station Maarheeze ... Kan er de garantie komen van de kant van het kabinet dat station Maarheeze bediend wordt en bediend blijft worden?

Staatssecretaris Jansen:

Even in het kader van de urgentie: bij de Voorjaarsnota maar zeker eerder. Laat ik dat vooropstellen. Het gesprek met de NS zal eerder plaatsvinden, maar bij de Voorjaarsnota wordt het geformaliseerd. Bij besluitvorming.

De voorzitter:

Uw laatste interruptie.

De heer Eerdmans (JA21):

Ik had nog een vraag willen stellen over de spoorwegpolitie. Mag dat?

De voorzitter:

U mag vragen wat u wil.

De heer Eerdmans (JA21):

Omdat het hetzelfde blokje was. Ik snap het; het heeft deels te maken met JenV. Zeker, daar hebben we nu die pilot. Maar nu lopen de boa's achter de feiten aan. Er is een incident, er moet worden gehandhaafd, de boa's komen maar dan is het al te laat. Dan ligt er al iemand in een hoek, of de situatie is onguur en onveilig. De spoorwegpolitie was preventief aanwezig op probleemtrajecten – probleemtrajecten, dat zeg ik erbij – van NS en andere vervoerders, zodat zij direct ter plekke waren als het misging. Daarom pleit ik zo voor de terugkeer van de spoorwegpolitie. Ik begrijp dat het absoluut ook bij JenV zit en dat het geld kost, maar ik hoor wel de intentie van de Staatssecretaris dat erover te praten valt. Klopt dat?

Staatssecretaris Jansen:

Ik wil er niet op vooruitlopen, maar heb er ook over gesproken met de boa's in het ov. Zij gaven heel duidelijk aan dat zij in het verleden meer mogelijkheden hadden dan in de huidige situatie. Dan kom je eigenlijk bij een andere opmerking die al eerder is gemaakt: op het moment dat je iemand wil aanhouden, moet je assistentie van de politie inroepen. Soms moet je dan wel een halfuur wachten. Dan escaleert de situatie vaak. Dat is niet wenselijk, dus dan wordt er gekeken hoe je hier op een andere manier mee kunt omgaan. Maar inderdaad, dat was in de tijd van de spoorwegpolitie beter geregeld dan nu. Dat zeg ik heel eerlijk.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik suggereer de Staatssecretaris, met zijn hints naar persoonlijke meningen die hij niet uitspreekt, om dit keer niet te spelen met aftreden maar op te treden. Ik hoor heel veel over overleg en contact met zijn collega-bewindspersonen. Dat is allemaal goed en wel. Maar kan hij garanderen dat de aanpak van het kabinet samen met de NS zodanig effectief is dat een consequentie never nooit kan zijn dat de NS station Maarheeze gaat overslaan?

Staatssecretaris Jansen:

Ik zou bijna zeggen «over mijn lijk» dat wij dat laten plaatsvinden. Het kan niet zo zijn dat overlast ervoor gaat zorgen dat de treinen niet meer stoppen in Maarheeze. Als dat zou betekenen dat ik in de tussentijd twee keer die kant op moet, dan ga ik twee keer die kant op, maar dat wil ik niet laten gebeuren.

De voorzitter:

Dank. U heeft uw interrupties opgebruikt. Ik ben vrij streng omdat ik bang ben dat we vandaag niet aan de tweede termijn toekomen. Alle leden hebben recht op interrupties, zou ik willen zeggen, dus ik wil mevrouw Veltman het woord geven, want zij heeft nog twee interrupties over. Daarna gaan we door naar het volgende blokje.

Mevrouw Veltman (VVD):

Mijn interruptie gaat over wat de Staatssecretaris daarnet zei over de werkwijze in Rotterdam bij de identificatie van de ID-check door de boa's. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat de boa's in Rotterdam geen foto's meer zien, maar de Rotterdamse boa's zien nog steeds foto's. As we speak wordt er waarschijnlijk weer iemand aangehouden, want dat gebeurt daar heel vaak, en wordt op dit moment de foto gecheckt met de database van de politie. Het is dus niet correct wat ik hier hoorde. En het scheelt vele uren in positieve zin: 14.000 politie-uren in Rotterdam scheelt het, 8.500 boa-uren. Ik zou dus graag van de Staatssecretaris de toezegging willen dat er een gezamenlijke reactie komt, met Justitie en Veiligheid, op het rapport van OV-NL waarin deze materie staat uitgewerkt. Daarnet refereerde de Staatssecretaris er zelf aan: zorgen dat er een goede, met de praktijk kloppende, werkende en realistische reactie komt. Ik zeg er meteen bij dat de Staatssecretaris in zijn brief over het rijbewijs-

register schrijft dat mijn motie met die brief is afgehandeld. Dat is niet zo, want die motie gaat hierover en niet over het rijbewijsregister. Dus ik zou ook de toezegging willen dat die motie niet als afgehandeld wordt beschouwd.

Staatssecretaris Jansen:

Als mevrouw Veltman vindt dat haar motie niet volledig is afgedaan, gaan we daarvoor zorgen. Dat betekent dat we hierop terug gaan komen, samen met JenV. Ik ga wel nog even in de volgende pauze checken wat de situatie is. Ik krijg net door dat foto's niet meer gezien kunnen worden. U zegt dat dat nog wel kan. Dat vind ik interessant, dus daar wil ik nog op terugkomen in de tweede termijn.

De voorzitter:

Dank. We moeten snel door, willen we nog aan de tweede termijn toekomen. Dat is ook een aanmoediging aan u, Staatssecretaris, om kort en bondig de volledige antwoorden te geven. We hebben nog zo'n 50 minuten, dus laten we snel doorgaan met het volgende blokje: bereikbaarheid Noord-Nederland.

Staatssecretaris Jansen:

Dat klopt, voorzitter. De heer Bamenga van D66 vroeg: wat waren de andere negen opties voor het vervolgbesluit Lelylijn–Nedersaksenlijn? Er zijn inderdaad tien opties in de Kamer besproken. Kort samengevat gaan de opties over het afwijken van spelregels tot het vinden van extra budget binnen het Rijk en van deelverkenningen tot onderzoek naar alternatieve vormen van financiering middels private gelden of EU-gelden. In die hoedanigheid moet u de negen andere opties voor ogen zien.

De heer Grinwis van de ChristenUnie vroeg: kan de Staatssecretaris de WoMo-gelden en het restant van de dekking voor de Noord/Zuidlijn inzetten voor de Nedersaksenlijn? Wij hebben zeer veel opties verkend, met de verschillende departementen. Woningbouwmiddelen zijn een andere prioriteit van het kabinet. Er is een beoordelingskader voor gemaakt, maar dat sluit niet goed aan bij de doelen van de Nedersaksenlijn. Middelen voor Defensie worden op een andere manier belegd. De ov-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer is reeds in verkenning en hard nodig voor de verdere groei van het spoornetwerk, zowel nationaal als internationaal; dat kwam net ook al onderling ter sprake. Niet voor niets staat ook dat project in het regeerakkoord. Die reservering is keihard nodig om de stap te zetten naar de planning- en studiefase. De dekkings-optie is wat mij betreft niet reëel, zeg ik heel eerlijk.

Dan een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt: is er al een aanvraag gedaan voor de CEF-financiering voor de Lelylijn? De Lelylijn maakt, zoals we al eerder hebben aangegeven, onderdeel uit van een nieuwe infrastructuurverbinding van de TEN-T-verordening. Daarmee is CEF-financiering in principe mogelijk. Een aanvraag van CEF-financiering kan pas worden gedaan in 2028. Voor de periode 2021 tot 2027 kan dat niet meer. Daarnaast is het nodig dat Nederland de besluitvorming voor medefinanciering afgerond heeft voordat we een aanvraag voor CEF-financiering kunnen doen. Hiervoor moeten we een stap verder zijn in onze onderzoeken. Die worden meegenomen in het masterplan.

De heer Van Dijk van NSC vroeg: «Heeft de Staatssecretaris met de regio over cofinanciering gesproken? Wanneer is er een vervolgoverleg met de regio?» Hierover is gesproken, maar er is nog geen concreet bedrag genoemd. Natuurlijk blijf ik in overleg met de regio. Ik ben ook zeer benieuwd naar een concreet bod. Voor uw informatie: ik heb eind deze maand nog een afspraak met twee commissarissen die in deze regio zitten.

Nog een vraag van de heer Van Dijk van NSC: hoe vaak is de Staatssecretaris in Brussel geweest? Hij vroeg of ik met de Europese Investeringsbank

heb gesproken over de Nedersaksenlijn. Ik kom regelmatig in Brussel. Voor dit onderwerp ben ik niet persoonlijk in Brussel geweest. Ik heb ook niet met de Europese Investeringsbank gesproken. De Nedersaksenlijn kan geen aanspraak maken op de CEF-gelden, want het is geen Europees transportnetwerk. Ik onderzoek eerst de mogelijkheid om dit uit de begroting te halen. Een lening bij de EIB kan namelijk ook invloed hebben op het EMU-saldo. Voor de Lelylijn wordt wel naar alle mogelijke financieringsopties gekeken in het masterplan, ook bij de Europese Investeringsbank. Nogmaals, voor de Nedersaksenlijn zijn er geen mogelijkheden voor CEF-gelden.

De heer Bamenga van D66 vroeg of ik kan inschatten welk bedrag realistisch is als het gaat om het ophalen van geld van private bedrijven, en wat ik ga doen om genoeg private investeringen aan te trekken. We moeten hier een goed onderscheid maken tussen financiering en bekostiging. Veel vormen van private financiering vragen uiteindelijk om publieke bekostiging. Dat betekent dat de overheid uiteindelijk toch een bedrag betaalt, vaak met rente. In het masterplan Lelylijn werken we dit verder uit.

Mevrouw Veltman van de VVD en mevrouw Vedder van het CDA stelden een vraag over de flessenhals Meppel: welke actie onderneemt de Staatssecretaris om de problemen bij Meppel aan te pakken? Uw Kamer heeft recentelijk de MIRT-brief ontvangen. Hierin heb ik uitgelegd hoe ik samen met de regio bij Meppel te werk ga. De afspraken die met de regio gemaakt zijn, staan nog steeds. ProRail heeft in opdracht van het Rijk een brede verkenning uitgevoerd naar maatregelen rond Meppel, met nauwe betrokkenheid van de regio, en samen met de regio binnen het BO MIRT de inzet van het budget bepaald. Een budget van 75 miljoen is voldoende voor het aanleggen van een vierde perronspoor en een aantal zaken die de betrouwbaarheid van het netwerk al op korte termijn verbeteren. De inschatting van 65 miljoen is gemaakt door de regio's zelf, dus niet door ProRail. Deze maatregelen worden gezien als een belangrijke eerste stap om de doorstroming van en naar het Noorden robuuster te maken. Het vierde perronspoor zal op zijn vroegst in 2030 gereed zijn. Dit is overigens sneller dan eerder door ProRail aangegeven.

Overwegen zijn nog wel een belangrijk punt van aandacht. Hier zijn nu geen middelen voor beschikbaar. Wel kunnen overwegen nader worden onderzocht. In het vervolg wordt ook onderzocht of de geselecteerde overwegen inderdaad de beste keuzes zijn en of het niet goedkoper kan. Dat is ook een vraag die al eerder in een ander debat ter sprake is geweest. Koppelkansen voor de omgeving zijn hierin een belangrijk aandachtspunt. Cofinanciering vanuit de regio kan hier dan ook een rol in spelen. Het precieze tekort is niet bekend. Er zijn nu geen middelen beschikbaar voor de aanpak van de overwegen, enkel voor het onderzoek. Financieel gezien is er op dit moment dus heel weinig tot geen ruimte. Elke intensivering betekent dat een ander project stopgezet moet worden. Dit loopt mee in de afweging voor het BO MIRT 2025, waar ik op dit moment niet op vooruit zou willen lopen.

Dan een vraag van mevrouw Veltman van de VVD en van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid: weet u hoe belangrijk het knooppunt Meppel is om het Noorden met de rest van Nederland te verbinden? Ze vroegen ook welke actie ik onderneem. Wij zijn ons zeer bewust van het belang van dat knooppunt. We zijn bezig om hierin verbeteringen aan te brengen. Wat betreft de actie die we hebben ondernomen: ProRail heeft, in opdracht van het Rijk, een brede verkenning naar maatregelen rond Meppel uitgevoerd met betrokkenheid van de regio, zoals ik net ook al aangaf. In het BO MIRT heeft besluitvorming plaatsgevonden. Het budget van 75 miljoen wordt ingezet voor het aanleggen van het vierde perronspoor en een aantal zaken voor de betrouwbaarheid op korte termijn. Dit is een belangrijke eerste stap om de doorstroming van en naar het Noorden uiteindelijk robuuster te maken.

Overwogen zijn, zoals ik net al aangaf, een punt van aandacht. In het vervolg wordt ook onderzocht of de overwegen de beste keuze zijn en of er ook andere opties zijn. Ik heb ook al een opmerking gemaakt over koppelkansen.

Voorzitter. De heer Grinwis van de ChristenUnie vroeg of ik zo spoedig mogelijk een raming kan geven om de overwegen tussen Meppel en Zwolle aan te pakken. Met de regio is in het BO MIRT afgesproken om dit gezamenlijk nader te onderzoeken en dit in het BO MIRT van 2025 te bespreken. Het precieze bedrag kan ik op dit moment nog niet aangeven, omdat er nog onderzoek naar wordt gedaan. In het najaar is hier meer over te vermelden. Het is wel een eerste inschatting van ProRail dat er voor het saneren van de twee overwegen een tekort van 100 miljoen euro is. Dat is een eerste, grove inschatting. Maar nogmaals, wij komen hier in het najaar op terug.

Nog een vraag van de heer Grinwis van de ChristenUnie en van mevrouw Vedder van het CDA: hoe staat het met de uitvoering van de motie-Van der Graaf over de derde en vierde intercity naar Groningen? Daar wilt u een harde toezegging op. De vraag was of ik hiervoor samen met de NS, ProRail en de regio een aanvalsplan wil opstellen, zodat we dit op middellange termijn gaan bereiken. Een apart aanvalsplan is niet nodig. Voor de noodzakelijke infrastructuur voer ik realisatie en onderzoek uit met de regio. In de aanloop naar de midterm review van de HRN-concessie wordt bepaald of en op welk moment de derde en vierde intercity naar Groningen structureel kunnen gaan rijden en of deze onder de concessie gaan rijden of in open toegang zouden kunnen.

Dan de laatste vraag in dit blokje, voorzitter. Die is wederom van de heer Grinwis, ChristenUnie. Hij vroeg of ik voor de andere overwegentunnels geld ga vragen aan de Kamer. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn werd als optie genoemd. Er zijn nu geen middelen beschikbaar voor de aanpak van de overwegen, enkel het onderzoek. Financiële ruimte is er niet. Elke investering betekent dus dat een ander project het lastiger krijgt. We kijken dus of dit de beste optie is of dat het goedkoper kan. Koppelkansen worden meegenomen. Geld halen uit de Noord/Zuidlijn heeft negatieve effecten, omdat we met de regio Amsterdam afspraken hebben gemaakt, ook over Zuidasdok. Als wij hier geld uithalen, komen de afspraken met Amsterdam wat zwaarder onder druk te staan, zeg ik tactisch.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Het woord «Noord/Zuidlijn» is diverse keren gevallen. Geen misverstand: de ChristenUnie is fan van dat project. Wat ons betreft zouden we natuurlijk meer investeren in het ov. Dan moeten we nog steeds kiezen in schaarste, maar dan zou de schaarste iets kleiner zijn. De Staatssecretaris zegt nu wel heel snel: nee, het is prioritair, het staat in het hoofdlijnenakkoord, en daarmee basta. Dan zitten we in een gigantisch prisoner's dilemma. Als de Staatssecretaris geen keuzes maakt, gaat er niks gebeuren. Waar hij niet op ingaat, is dat er een enorme greep is genomen uit de kas, uit de reservering, voor de Noord/Zuidlijn, van 1,8 miljard. Kortom, er zit dus nu wel 872 miljoen in deze reservering en we MIRT-verkennen lekker door, maar we weten allemaal dat als je uiteindelijk doorgaat naar de planuitwerking en de realisatiefase, je na één stationnetje klaar bent en je dus nooit bij Schiphol komt. Dus dan is het óf dat geld gebruiken om iets anders te doen. Ik ben op zoek naar de richting van de keuze in de schaarste die de Staatssecretaris gaat maken in plaats van: kan niet, wil niet, allemaal prioritair.

Staatssecretaris **Jansen**:

Wij hebben hier ook over nagedacht. Ik zeg heel diplomatiek dat als wij een greep uit deze kas doen, wij het risico lopen dat Amsterdam dan ook de cofinanciering van een aantal andere projecten stopzet. Dat is de reden

waarom ik zeg dat het niet mijn voorkeur heeft om dit te doen. Dan worden niet alleen de Zuidasdok, maar ook een aantal andere projecten in de regio mogelijk een stuk lastiger in dezen.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik heb een aantal vragen gesteld over de flessenhals Meppel. Ik heb ook antwoorden gehoord, maar ik vond ze nog behoorlijk hoog over, oppervlakkig. Ik kan er eigenlijk niet zo heel veel mee, dus ik ga een hele concrete vraag stellen. Gaan we de deadline voor de aanleg van het vierde perronspoor in 2030 halen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik dat net duidelijk aangegeven. In 2030, en dat is eerder dan verwacht, wordt het vierde perronspoor opgeleverd. Daarvoor is die 75 miljoen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik hoor de Staatssecretaris toch vooral zeggen wat er niet kan, in alle eerlijkheid. Ik hoor zeggen dat de 2,5 miljard uit de woningbouwmiddelen niet goed aansluit op de doelen. Als ik naar het hoofdlijnenakkoord kijk, is mij dat toch echt een raadsel. Daarin staat dat het gaat om de ontsluiting van woningen. We weten dat de Nedersaksenlijn 10.000 tot 50.000 nieuwe woningen ontsluit. We weten dat nu dat fonds wordt uitgewerkt en dat het komende jaar die 2,5 miljard pas wordt ingevuld. Nogmaals, waar een wil is, is een weg. Ik verwacht ook dat alle creativiteit wordt aangewend. Dan kun je niet deze optie op voorhand al uitsluiten.

Mijn vraag gaat over het volgende. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat hij zelf nog niet naar Brussel is geweest en dat de EIB misschien voor de Lelylijn een optie is. Deze commissie gaat naar Brussel binnenkort. Wij gaan daar met de relevante mensen spreken. Ik spreek zelf binnenkort met de EIB. Ik verwacht van deze bestuurder, deze Staatssecretaris, dat hij zelf gaat spreken in Brussel met deze en met de Europese Investeringsbank, in die volgorde wellicht. Kan deze Staatssecretaris toezeggen dat hij zelf al het mogelijke gaat doen en ook deze gesprekken gaat voeren om financiering te vinden, niet alleen voor de Nedersaksenlijn, maar ook voor de Lelylijn?

Staatssecretaris **Jansen**:

Die vraag is mij al meerdere keren gesteld. Ik heb één agenda. Ik kan niet overal tegelijk zijn. Op het moment dat ik in Brussel ben, zal dit ter sprake komen. Een van mijn ambtenaren heeft afgelopen dinsdag – nee, sorry, het was maandag – in Berlijn nog gesproken met de Duitse counterpart. We hebben daar gekeken naar welke mogelijkheden er zijn. Dit komt absoluut ook ter sprake op het moment dat ik weer in Brussel ben. Maar ik zeg nogmaals in de richting van de heer Olger van Dijk: ik heb maar één agenda en ik kan maar één ding tegelijk doen; ik kan niet tien dingen tegelijk doen. Ik snap de urgentie. U heeft mij ook gevraagd om creatief te zijn en naar alle mogelijkheden te kijken. Ja, dat doen wij al de hele tijd.

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk voor zijn laatste interruptie.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik heb ook geen antwoord gehoord op de vraag die ik in mijn inbreng stelde. Op zich hoor ik nu wel dat er creatief wordt gekeken. Daar ben ik naar op zoek, maar ik wil dat gewoon op schrift zien. Ik wil gewoon zien waar nu aan gewerkt wordt, aan welke varianten. Dat heb ik gevraagd in mijn inbreng en ik wil vandaag echt de toezegging dat de Kamer inzicht krijgt op zo kort mogelijke termijn, voor een eventueel tweeminutendebat. Ik begrijp dat er nog geen resultaten zijn, maar ik wil wel echt concreet

zien waar nu naar gekeken en aan gewerkt wordt. Ik wil ook de toezegging, die ik net volgens mij wel bij hem beluisterde, dat de Staatssecretaris dit inderdaad zelf ook aan de orde zal stellen in Brussel.

Staatssecretaris Jansen:

Alle opties waarmee wij schermen, waaraan wij denken, komen ter sprake, maar wij hebben richting de Kamer heel duidelijk aangegeven dat wij bij de Voorjaarsnota naar u toe komen. Eerst moet hier wel binnen het kabinet over gesproken worden. Ik ga hier niet op vooruitlopen.

Mevrouw Veltman (VVD):

We hebben het hier samen voortdurend, heel terecht, over de verbinding met Noord-Nederland. We hebben het over hoe we het knooppunt bij Meppel kunnen aanpakken. We hebben het over hoe we mensen in Noord-Nederland beter kunnen bedienen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: gaat hij zich ervoor inzetten ... Nee, laat ik het zo zeggen: hoe gaat hij zich ervoor inzetten dat die extra treinen die tussen Zwolle en Groningen gereden kunnen worden, maar waarop op dit moment toch een soort slot zit, wel gaan rijden? Dus hoe gaat hij er in overleg met ProRail en de vervoerders ervoor zorgen dat die diensten geboden kunnen worden? Ik wacht even tot de Staatssecretaris ...

De voorzitter:

Nee, gaat u vooral door met uw vraag.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik wil namelijk wel dat hij hoort wat ik zeg.

De voorzitter:

Jazeker. Houd u het kort.

Mevrouw Veltman (VVD):

Nou, dat was mijn vraag: zorg er alstublieft voor dat die ruimte er komt. Ik snap dat het ingewikkeld is. Ik snap dat het ook spannend is. Maar ik zou het mooi vinden als de Staatssecretaris zou zeggen: dit ga ik proberen te regelen.

Staatssecretaris Jansen:

De Staatssecretaris heeft nog een paar seconden nodig, zegt hij heel heerlijk.

De voorzitter:

U mag deze vraag ook eventjes ...

Staatssecretaris Jansen:

Ik kom hier later op terug.

De voorzitter:

Helemaal goed. Dan doen we dat zo meteen.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Terugkomend op de Europese financieringsmogelijkheden: de Staatssecretaris gaf terecht aan dat het tussen 2021 en 2027 niet gelukt is met die Lelylijn. Gelukkig is het wel gelukt om de Lelylijn op te nemen in het netwerk. In de afgelopen periode was er bijna 34 miljard beschikbaar voor precies dit soort lijnen. Wij hebben het nu de hele tijd over het gegeven dat geld niet beschikbaar is. Er zit ook een hele ontevreden Kamer aan deze kant. Daar ligt dus een kans voor de Staatssecretaris om zich juist in Europa actiever op te stellen. Ik begrijp echt wel dat een proces niet zomaar doorbroken kan worden, maar mijn suggestie is dan om naar zo'n

investeringsbank toe te stappen en ervoor te zorgen dat we als Nederland in ieder geval dat andere spoor wel op orde hebben, zodat die cofinanciering en al die voorwaarden vóór 2028 klaar zijn. Ik neem aan dat de Staatssecretaris dat wel gaat doen. Nogmaals, er lag dus 34 miljard op de plank voor precies dit soort netwerken. Dat helpt de Staatssecretaris uit de brand.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik aangegeven dat wij alle opties onderzoeken. Dit is ook een van de opties die we onderzoeken. Dit kan ik mevrouw Koekkoek dus absoluut toezeggen.

Overigens heb ik ook een antwoord voor mevrouw Veltman. Juist de aanpak van de flessenhals Meppel is noodzakelijk om deze twintig extra treinen te kunnen laten rijden.

De **voorzitter**:

Mevrouw Koekkoek, ga uw gang.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Thanks. Het verloopt een beetje slordig zo.

We hebben het als Nederland al een paar keer geprobeerd, maar we hebben het nooit voor elkaar gekregen. In Spanje hebben ze het wel voor elkaar gekregen; dat gaf ik ook aan in mijn inbreng. Sterker nog, daar hebben ze binnen een paar jaar een heel hogesnelheidsnetwerk op poten gekregen. Een andere vraag die ik stelde in mijn inbreng, was: heeft de Staatssecretaris plannen om dit op te volgen bij de Spaanse collega? Heeft hij plannen om te leren van de lessen uit Spanje? Waar wij in Nederland falen, kunnen ze dit in Spanje kennelijk wel goed uitvoeren. Anders heeft het namelijk weinig zin om zo'n optie op tafel te leggen. Nederland heeft die optie namelijk al jaren op tafel liggen; we laten steeds Europees geld liggen. Ik zou het dus mooi vinden als deze Staatssecretaris dat als ambitie zou hebben, en zou zeggen: ik ga alles op alles zetten om ervoor te zorgen dat dit deze keer slaagt, zodat ik de eerste Staatssecretaris ben die dit wel voor elkaar krijgt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb al met meerdere Europese collega's contact gehad toen ik in Brussel en Straatsburg was. Ik heb nog geen contact gehad met mijn Spaanse collega. Toen ik op social media zag dat een aantal Kamerleden in Madrid was, heb ik wel direct ambtelijk laten navragen hoe dat daar precies zit. Daaruit kwam onder andere het antwoord dat ik net in mijn inleiding noemde. Het lijkt erop dat een aantal partijen in Spanje op sommige lijnen wel met verliezen te maken hebben. Het ziet er dus mooi uit, maar dat wil niet zeggen dat het daarmee ook rendabel is. Maar ik ben natuurlijk aan het kijken naar de investering waar u het over heeft. Wat betreft de middelen die wij ter beschikking hebben: het maakt me niet uit uit welke hoeken of gaten die komen; als we daarmee iets kunnen realiseren, vind ik het prima.

De heer **Bamenga** (D66):

Volgens mij zijn er twee vragen niet beantwoord. Ik had volgens mij nog de vraag gesteld hoe de Staatssecretaris ervoor gaat zorgen dat er genoeg private investeringen komen voor de Lelylijn. Daarnaast vroeg ik ook hoe de Staatssecretaris kijkt naar de Europese financiering van Rail Baltica; wat kunnen we daarvan leren? Dat waren de vragen die ik nog gesteld had.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb het idee dat ik in mijn inbreng wel op de eerste vraag van de heer Bamenga ben ingegaan.

De heer **Bamenga** (D66):

Volgens mij ging het om de eerste vraag die ik gesteld heb. Maar goed, het was heel vluchtig. U heeft daar wat mij betreft hoog over – zo zei collega Vedder het ook – een reactie op gegeven. U heeft eigenlijk verwezen naar het masterplan. Maar dat antwoord ging veel meer over de verschillende financieringen. Dan heb ik het over het Rijk, de provincie, gemeenten, Europa en bedrijven. Zo had ik het ook ingeschat. Maar ik heb het over de vraag hoe u dit gaat doen. Wat gaat u eraan doen om die private investeringen verder te faciliteren? Als u nu verwijst naar het masterplan, dan is dat de reactie. Maar dat heb ik nog niet gehoord.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap de vraag van de heer Bamenga. Binnen het masterplan gaan wij alle mogelijkheden onderzoeken. Private investeringen zijn een van de onderdelen daarvan. Om maar een voorbeeld te noemen: we kijken ook of er bij pensioenfondsen misschien mogelijkheden liggen. Maar soms blijkt «privaat» niet helemaal privaat te zijn; dat was ook de opmerking die ik net maakte. Soms is «privaat» ook «semi-privaat»; dan ben je als overheid uiteindelijk alsnog zelf aan het financieren. Daar kijken we ook naar. Want uiteindelijk is privaat geld in mijn ogen wel ander geld dan geld dat indirect toch bij de overheid vandaan komt.

De **voorzitter**:

Meneer Bamenga, uw laatste interruptie.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik had gehoopt dat dit geen interruptie zou zijn, omdat mijn vragen niet zijn beantwoord.

De **voorzitter**:

Dat geldt dan voor de vorige. Maar u gaat nu een interruptie plegen, neem ik aan?

De heer **Bamenga** (D66):

Dit is dan de derde, neem ik aan? Ja. Oké. Prima.

Ik heb u nadrukkelijk gevraagd om te kijken naar de Baltische staten, omdat daar echt een fantastisch project is gefinancierd door Europa. Dan wil ik de toezegging dat de Staatssecretaris de volgende vragen echt terug laat komen in zijn masterplan. Hoe is dat gefinancierd? Wat zouden we daarvan kunnen leren?

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik in mijn algemene inleiding ook aangegeven dat wij bekijken welke lessen we van andere landen kunnen leren. Ik noem zelf weleens het volgende voorbeeld. Toen ik gedeputeerde was in Flevoland, keken we ook naar Europese middelen. Maar dat ging om factor acht: als wij € 1 kregen uit Brussel, konden we daar € 8 van maken in Flevoland. Wij zijn nu binnen het ministerie ook aan het kijken of wij op die manier misschien zo'n meerwaarde kunnen creëren wat betreft de middelen die eventueel beschikbaar zijn.

De **voorzitter**:

Heeft u nog een interruptie, meneer Bamenga, of bent u klaar? Nee, oké. Dan gaan we door naar het volgende, een-na-laatste, blokje: internationaal. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Het goede nieuws is dat dit mapje minder dik is.

Er was een vraag van mevrouw Koekkoek, de heer El-Abassi en de heer Van Dijk, dus van Volt, DENK en NSC: «Op internationale verbindingen is

nu concurrentie mogelijk. Spanje laat zien dat concurrentie kan leiden tot scherpere prijzen voor consumenten. Kunt u aangeven hoe het daarmee staat in Nederland?» Het kabinet ziet natuurlijk ook kansen voor open toegang op internationale verbindingen. Daarom zijn deze verbindingen, op de IC Brussel en de kortgrensoverschrijdende verbindingen na, niet in de HRN-concessie opgenomen. Concurrentie op de internationale verbindingen is nu nog beperkt, maar zal vanwege de groeiende vraag de komende jaren wel gaan toenemen. Meerdere vervoerders hebben zich al bij de ACM gemeld omdat ze de komende jaren internationale verbindingen willen gaan verzorgen, ook voor nieuwe bestemmingen. Mijn voorganger heeft u daar ook al eerder over geïnformeerd. De komende jaren zullen we zien welke van deze initiatieven capaciteit krijgen toegewezen door ProRail en welke uiteindelijk tot de markt kunnen toetreden.

Dan was er een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt: staat de toezegging nog steeds dat de Staatssecretaris met een visie komt voor het internationale treinvervoer in Q1 van dit jaar, en kan hij alvast een doorkijkje geven van drie prioriteiten daaruit? Die toezegging staat natuurlijk absoluut nog. Maar u heeft deze qua planning wel iets ambitieuzer ingestoken. Ik had namelijk aangegeven dat ik in de eerste helft van 2025 met die visie zou komen. Daar zit dus ook Q2 nog bij. Met de visie wordt uitwerking gegeven aan het regeerprogramma om te komen tot een voorstel voor het aansluiten op hogesnelheidslijnen over de grens. In de reactie op uw initiatiefnota van afgelopen jaar heeft het kabinet reeds een aantal belangrijke aandachtspunten voor de visie genoemd, bijvoorbeeld het versterken van de positie van de internationale reiziger en het belang van integrale ticketing. Maar ik noem ook het geven van richting wat betreft de vragen op welke internationale corridors we willen inzetten en hoe vervoerders hiervoor ruimte willen bieden. U begrijpt dat ik nu nog niet verder op die uitwerking vooruit wil lopen, maar ik ga daar dit jaar, als ik het advies met u heb gedeeld, zeker het gesprek met u over aan. Dat gaat dus in de eerste helft van dit jaar gebeuren.

Dan was er een vraag van mevrouw Veltman van de VVD en van de heer Bamenga van D66: wat is de visie van de Staatssecretaris op het internationale spoorvervoer, ook met betrekking tot het laten rijden van meerdere aanbieders? Voor de internationale verbindingen geldt open toegang, behalve voor de IC Brussel en de kortgrensoverschrijdende verbindingen. Zoals eerder aangegeven, is de verwachting dat ik komend jaar met een visie kom, als uitwerking van het regeerprogramma.

Dan was er een vraag van de heer Van Dijk van NSC: wanneer kunnen we met nieuwe vervoerders naar Berlijn, Hamburg of Brugge gaan? Hij vroeg of ik nog barrières zie en, zo ja, of ik die probeer weg te nemen en concurrentie probeer aan te jagen. Nieuwe vervoerders kunnen nu al treindiensten naar internationale bestemmingen uitvoeren. De grootste barrière is vaak de businesscase. Door de regelgeving rond capaciteitsverdeling aan te passen, willen we meer ruimte garanderen voor internationale treinen, zowel richting Berlijn als op de hsl. Ik verwacht dat wijzigingsvoorstel snel, voor de voorhang, aan uw Kamer te sturen. In de visie voor het internationale spoor zal ik hier dan ook op ingaan.

Dan was er een vraag van mevrouw Veltman van de VVD en de heer Van Dijk van NSC. Zij vroegen of ik wil onderzoeken of het mogelijk is om, in plaats van 20 treinen per week, 48 treinen per week over de Belgische grens te laten rijden. Zij vroegen wat er maximaal kan. Ik ben blij dat de NS vanaf dit jaar meer treinen naar Brussel laat rijden. Het is mogelijk om aanvullend meer hogesnelheidstreinen naar de Belgische grens te laten rijden. ProRail heeft eerder, in het kader van Alle seinen op groen, onderzocht dat er 64 treinen per dag tussen Amsterdam en de Belgische grens kunnen rijden. Er is dus ruimte voor aanbieders om een aanvraag te doen. Over de capaciteit aan Belgische zijde moet nog wel afstemming

plaatsvinden. Het is aan de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder om keuzes te maken wat betreft de capaciteitsverdeling. Dan was er een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt en de heer Van Dijk van NSC. Zij vroegen of ik bereid ben om samen met mijn Spaanse collega op te trekken om ervoor te zorgen dat de obstakels, die nu vooral in Frankrijk liggen, weggenomen kunnen worden. Vanuit de Europese Commissie is een pilot gestart om te kijken naar de verbinding vanuit Nederland naar Barcelona. Het ministerie en ProRail zijn hierbij aangehaakt. Ook vanuit andere landen zijn overheid en infrabeheerders aangehaakt. Dat geldt ook voor Frankrijk. Momenteel wordt door infrabeheerders gezamenlijk gekeken naar mogelijkheden om de trein door vier landen te laten rijden, ook wat betreft capaciteit op het spoor. De Europese Commissie steunt die pilot niet financieel, maar wil focussen op het bijdragen aan oplossingen voor de belemmeringen rond het opzetten van deze treindienst. Er wordt ingezet op een start van de pilot per 2026. Maar het is uiteindelijk wel aan de vervoerder om wat betreft open toegang de afweging te maken of dit haalbaar is.

Ik heb nog twee vragen te gaan, voorzitter.

Dan was er een vraag van mevrouw Vedder over Emmen–Rheine. Zij vroeg wanneer er duidelijkheid komt over de 500 meter van Coevorden tot aan de Duitse grens. Ik ben in goed overleg met de Inspectie Leefomgeving en ... Waar staat de T ook alweer voor? «Transport», hoor ik naast me. Excuus. Ik ben natuurlijk ook in overleg met ProRail. Het streven van alle partijen is om eind februari duidelijkheid te hebben, zodat we op tijd zijn voor het integrale projectbesluit. Het heeft absoluut mijn aandacht; ik doe alles wat ik kan doen om hiervoor te zorgen. Ik snap de vraag namelijk. Volgens mij heeft u die ook al twee keer eerder gesteld.

Dan was er nog een laatste vraag, van meneer Bamenga van D66: wat kunt u leren van Rail Baltica? U dacht net dat die vraag nog openstond. Rail Baltica is vooral gefinancierd door de Connecting Europe Facility, de CEF. Er is vanuit deze facility overigens meer budget beschikbaar voor Oost-Europese landen dan voor West-Europese. Daarnaast speelt ook het feit dat dit een verbinding tussen vier Europese landen is.

Dat was de laatste vraag, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even kort naar de leden die nog interrupties over hebben. Geen vragen? Nee. Dan vraag ik u om het laatste blokje te behandelen. Dan gaan we daarna even bekijken hoe we dit debat netjes en ordentelijk gaan afronden.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan het mapje overig. De heer Eerdmans van JA21 vroeg of ik het met hem eens ben dat de treinen te vies zijn en dat de reinheid van treinen een eis zou moeten zijn in de concessie. Ik herken het beeld dat het de NS in 2024 niet altijd gelukt is om met schone treinen te rijden, onder meer vanwege een beperkte beschikbaarheid van schoonmaakpersoneel. NS treft wel diverse maatregelen om dit aan te pakken, onder meer door samen met de partners in te zetten op werving en behoud van medewerkers en op het slimmer inzetten van de beschikbare schoonmaakcapaciteit. De concessie bevat reeds eisen die toezien op de netheid van treinen, waaronder de prestatie-indicator Algemeen klantoordeel en de informatie-indicator Klantoordeel netheid treinen.

Dan vroegen meneer De Hoop van GroenLinks-PvdA, mevrouw Koekkoek van Volt, de heer Van Dijk van NSC en de heer Grinwis van de ChristenUnie wanneer er meer duidelijkheid komt over oplossingen wat betreft het herstel van de viaducten op de hsl. Ze vroegen ook of er structureel geld wordt vrijgemaakt om ervoor te zorgen dat de hsl-infrastructuur ook in de toekomst op orde blijft. ProRail voert momenteel onderzoek uit naar de herstelmaatregelen voor die construc-

tiefouten. De verwachting is dat ProRail in Q1 van 2025 zowel met een planning als met bedragen zal komen voor de werkzaamheden aan de viaducten. Voor die tijd heeft het geen zin om een jaartal te noemen, omdat de te verwachten kosten dan nog niet bekend zijn. Er wordt gezocht naar een oplossing voor de constructiefouten. Dat vraagt wel per viaduct – dat maakt het ook lastig – om maatwerk. Dat kost dus tijd. Op dit moment zijn hiervoor nog geen middelen gereserveerd, zeg ik tegen de vraagstellers.

De heer Van Dijk van NSC vroeg of ik het met hem eens ben dat in elk geval het opnieuw verder verlagen van de snelheid op de hsl naar 80 kilometer per uur onacceptabel is. Ik zou bijna geneigd zijn om direct ja te zeggen, maar ik zeg dan wel dat in de keuze voor de snelheid op de hsl wat ons betreft veiligheid essentieel is. Dat staat voorop. Door het herstel van betonschade kan er sinds eind vorig jaar weer 120 kilometer per uur worden gereden waar voorheen nog 80 kilometer per uur werd gereden. Als de veiligheid het noodzakelijk maakt dat de snelheid opnieuw verlaagd moet worden, moeten we dat accepteren. Natuurlijk ben ik zelf van mening dat het goed zou zijn als we juist sneller kunnen rijden. U kunt zich ervan verzekeren dat die mogelijkheid ook bekeken wordt, zeg ik richting de heer Olger van Dijk, maar veiligheid staat wel voorop.

Dan was er nog een vraag van de heer Olger van Dijk, namelijk of ik mogelijkheden zie de hsl-toeslag te laten vervallen totdat dit automatisch kan en zo nee, wanneer deze toeslag automatisch kan worden verrekend. Ik zie geen mogelijkheid om de hsl-toeslag te laten vervallen. De reiziger betaalt deze toeslag voor een snellere verbinding en de reistijd over de hsl blijft toch veel korter dan via het reguliere spoor. Het schrappen van de toeslag heeft bovendien financiële gevolgen. Ik zeg heel eerlijk richting de heer Van Dijk dat ik hoe dan ook geen middelen beschikbaar heb om de NS tegemoet te komen. Op dit moment heb ik geen zicht op of en wanneer deze toeslag automatisch kan worden verrekend.

Dit is weer een vraag van de heer Olger van Dijk. Hij vraagt naar een reactie van mij op de slechte score van de NS in het Europese onderzoek, in het T&E-rapport, de internationale vergelijking van spoorvervoerders. Dit onderzoek is uitgevoerd door Transport & Environment, een onderzoeks- en lobbybureau, met als doel EU-transportbeleid te verduurzamen. Vanuit Nederland is onder andere Milieudefensie aangesloten. In het rapport worden de spoorvervoerders in Europa op diverse onderdelen met elkaar vergeleken. Dit rapport kan waardevolle inzichten bieden voor de spoorsector. Tegelijkertijd moet goed bekeken worden of er geen appels met peren vergeleken worden. In dit rapport worden een aantal belangrijke thema's niet belicht die naar mijn idee wel meegenomen hadden moeten worden, bijvoorbeeld de hele hoge frequentie van treinen in Nederland en de mogelijkheid voor de reiziger in Nederland om met één ov-chipkaart of een betaalpas met het hele ov te kunnen reizen zonder vooraf te boeken. De NS bestudeert de bevindingen uit het rapport om te bezien welke inzichten daar voor hen in zitten.

Dan kreeg ik een vraag van de heer Bamenga over het hinderpakket Zeeland. Wanneer is duidelijk hoe het alternatieve vervoer er in Zeeland uit gaat zien? Er zijn afspraken met Zeeland gemaakt over een maatregelenpakket voor hinderbeperking en het vergroten van de betrouwbaarheid. Dit wordt de komende jaren door de spoorsector samen met de Zeeuwse partijen verder uitgewerkt. Zo kunnen we bekijken hoe we de zorgen en wensen van Zeeuwen, inwoners, maar bijvoorbeeld ook studenten en werknemers, een plek kunnen geven. Hier is ook de tijd voor. Het proefproject is voorzien voor 2029. Via de voortgangsrapportage ERTMS wordt u op de hoogte gehouden van de uitwerking. Overigens heb ik in het vorige debat wel een aantal voorbeelden genoemd van afspraken die we daarover al gemaakt hebben met de Zeeuwen.

Er was nog een vraag van de heer Bamenga. Welke investeringen zijn er voor de BRT in Zeeland nodig en wat doet u daarvoor? Voor een Bus

Rapid Transit is geen vrijliggende infrastructuur over de volle lengte tussen Zeeland en Rotterdam voorzien. Wel moet de aanleg worden gezien in samenhang met de aanpak van de Zeelandbrug. Ook zijn er aanvullende investeringen nodig op specifieke locaties. Wat er precies nodig is, wordt samen met de regio uitgewerkt. Over de uitwerking van een Midden-Zeelandroute heb ik in het afgelopen MIRT afspraken gemaakt met Zeeland. In het kader van het MIRT houd ik u ook op de hoogte van de vorderingen en de uitkomsten. De motie, waarover ook wat discussie plaatsvond, gaven wij overigens oordeel Kamer, omdat er namelijk werd gevraagd om onderzoek te doen. Onderzoeken kunnen in principe altijd worden gedaan. Uit de discussie tussen de heer Bamenga en de heer Heutink had misschien wel naar voren kunnen komen dat daar misschien de extra investeringen voor nodig waren. Maar nogmaals, het was een motie met een verzoek tot onderzoek. Daarom gaven we die oordeel Kamer.

De vraag van mevrouw Veltman van de VVD was hoe ik strakkere afspraken ga maken met de NS en ProRail over het telkens of langdurig niet functioneren van liften op treinstations. Er is gelukkig al sprake van een dalende trend in het gemiddelde aantal liften dat een week of langer in storting is: van vijftien tot twintig langdurige storingsen per maand in de zomer van 2022 naar zeven liften per maand in het najaar van 2024. Op dit moment wordt het in de reisinformatie vermeld als een lift een week of langer een storting heeft. Daarnaast werkt ProRail nu aan de ontwikkeling van een realtime-liftmonitoringssysteem, waardoor ook data over kortdurende liftstoringen kunnen worden gedeeld met vervoerders voor actuele reisinformatie. Uw Kamer heeft ook een motie van de heer Grinwis uit maart 2024 aangenomen. Die vraagt dat er vanaf 2025 in een halfjaarverantwoording gerapporteerd wordt over de werking van liften. Met ProRail zijn afspraken gemaakt over de rapportage aan IenW. De voortgang daarvan houden we in de gaten. Ik vind het wel van belang te melden dat een deel van de problematiek binnen ProRail moeilijk op te lossen is, omdat veel storingsen het gevolg zijn van externe factoren, met name van vandalisme en waterschade.

Mevrouw Vedder vroeg: kan de Staatssecretaris bij de Transportraad samen met de EU-collega's inzetten op de vereenvoudiging van het proces met betrekking tot Emmen–Rheine? Dat is eigenlijk een vervolg op de vraag die ik net heb beantwoord. Het ministerie zet zich in het Europees spoorwegagentschap ERA in voor een vereenvoudiging van het toelaten van materieel, om grensoverschrijdend spoortransport te bevorderen. Bij de komende evaluatie van de ERA-verordening zal het ministerie in Europees verband aandacht vragen voor het specifieke punt dat u benoemt.

Voorzitter. Dan de een-na-laatste vraag, van mevrouw Koekkoek. Die ging over de hoge tolkosten voor het spoorgoederenvervoer: hoe staat het met de onderhandelingen over deze tolheffingen? De kosten voor de gebruiksvergoeding zijn vastgelegd in Europese regels. Er is op dit moment geen herziening van deze regels voorzien. Op dit moment kijken we naar het bevorderen van het gelijke speelveld voor het spoor ten opzichte van andere modaliteiten. Dit wordt ook meegenomen in de beleidsagenda goederenvervoer en in het eindproduct van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, dat het kabinet dit jaar zal presenteren.

De laatste vraag, van mevrouw Koekkoek: «Welke concrete stappen worden gezet om dit gelijke speelveld te realiseren en bij te dragen aan de Europese groeiambities voor spoorgoederenvervoer? Kan de Staatssecretaris voor het commissiedebat Spoorgoederenvervoer een overzicht sturen van de Europese inzet, de verwachtingen en de toekomstvisie voor spoorgoederenvervoer?» In december heb ik u een nadere uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer toegestuurd. Ik ga hierover graag met de Kamer het debat aan in het commissiedebat Spoorgoederenvervoer. De verdere uitwerking van het toekomstbeeld vindt

momenteel plaats. Dat gebeurt parallel aan, maar ook in samenhang met, de beleidsagenda goederenvervoer en het Toekomstbeeld OV. De Kamer wordt hierover in 2025 geïnformeerd. Ik kan u toezeggen voor het commissiedebat Spoorgoederenvervoer meer inzicht te geven in de Europese ambities en in wat er aan beleidstrajecten loopt om het gelijke speelveld te bevorderen.

Voorzitter. Ik kijk ook even vriendelijk naar de griffie voor het geven van een reële termijn. Dat heeft met het volgende te maken. Gisteren heeft u besloten een apart commissiedebat te organiseren over het spoorgoederenvervoer, waardoor ook de bespreking is uitgesteld van de brief over het vervoer van gevaarlijke stoffen over het basisnet en de spoorelementen. Dat begrijpen we, maar het is complexe materie en wetgeving met een ingewikkelde belangenafweging. Wellicht kunnen we de tussentijd gebruiken om het onderwerp specifiek toe te lichten door middel van een technische briefing, die we graag zouden willen aanbieden. Dat is de reden waarom ik vriendelijk naar de griffie keek.

De voorzitter:

Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik wil de Staatssecretaris nog even vragen welke vragen er zijn blijven liggen voor de tweede termijn. Er is volgens mij een aantal vragen blijven liggen.

Staatssecretaris Jansen:

Voor zover ik het kan overzien, was alleen de vraag van mevrouw Veltman blijven liggen. Die ging over wel of geen afbeeldingen bij het raadplegen door boa's. Daar zou ik in tweede termijn op terug willen komen.

De voorzitter:

Oké. Dank voor de beantwoording door de Staatssecretaris in de eerste termijn van het kabinet. Ik wend mij even tot u als Kamer. Wij hebben namelijk geen tijd meer voor een volledige tweede termijn. Dat kunnen we op verschillende manieren oplossen. Mijn voorstel zou zijn dat ik zo meteen de tweede termijn heropen voor het aanvragen van een tweeminutendebat en dat we daarna toch kort schorsen voor de beantwoording van de overgebleven vraag. Daarna doen we de toezeggingen en ronden we het debat af. Dan zijn we net iets over zessen klaar. Dat zou eigenlijk het meest ordentelijke proces zijn. Ik kijk even naar om te zien of dat op instemming kan rekenen van de leden. We hebben geen tijd voor een volledige tweede ronde. Dat zal ik u vast meegeven. U heeft ruimschoots gebruikgemaakt van de mogelijkheid tot interrupties, ook met lange interrupties. Dat geef ik dus mee. Ik kan natuurlijk een rondje doen in de toelichting. U kunt dan toelichten welke vraag er is blijven liggen. Dat is natuurlijk technisch altijd mogelijk.

Dan ga ik door naar de tweede termijn van de Kamer. Ik geef het woord aan de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. In deze tweede termijn wil ik een tweeminutendebat aanvragen. Dat heb ik hierbij gezegd. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik hoop dat hij als de wiedeweerga werk gaat maken van de problemen in Maarheeze.
Dank u.

De voorzitter:

De heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Ik heb nog een vraag gesteld over het stappenplan richting 300 kilometer per uur op de hsl. Daar zou ik een concrete reactie op willen. Ik heb twee halve toezeggingen gehoord waar ik toch een

verduidelijking van zou willen. Hij zou het namelijk in Brussel aan de orde willen gaan stellen, maar de agenda is lastig is. Ik wil wel echt een datum waarop deze Staatssecretaris naar Brussel gaat. Ik begreep ook dat hij eind januari met de regio verder spreekt. Ook daarbij zou ik een toezegging willen dat we daar ook schriftelijk over worden geïnformeerd.

De voorzitter:

Daarover gaan we zo naar de Staatssecretaris luisteren. Mevrouw Veltman, heeft u ook nog een overgebleven vraag?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nou, eigenlijk is het een reactie op informatie die in mijn ogen niet correct is. Ik wil dat dus graag even melden. Er wordt net aangegeven dat de flessenhals bij Meppel een blokkade zou zijn voor de extra treinen. Ik heb begrepen dat dat niet correct is. Het zou dus goed zijn als ik daarover word geïnformeerd, desnoods in een brief. Dan blijft mijn vraag staan of de Staatssecretaris zich ertegenaan gaat bemoeien met de intentie om die treinen wel te laten rijden. Gaat hij kijken hoe dat precies zit en waar die mogelijkheden zitten?

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer El Abassi, heeft u nog een vraag die is blijven liggen?

De heer **El Abassi** (DENK):

Eerder een verzoek. Ik hoef nu geen antwoord te hebben, maar het zou fijn zijn als de Staatssecretaris ons kan inlichten. We zien namelijk ook wie het tweeminutendebat heeft aangevraagd. Kan de Staatssecretaris ons voorzien in wat cijfers? Om hoeveel mensen gaat het bij Maarheeze? Om hoeveel overlastplegers gaat het procentueel gezien, als je ook kijkt naar het azc? Om wat voor soort incidenten gaat het? En om hoeveel overlast gaat het procentueel gezien als je het vergelijkt met heel Nederland? Het zou wel fijn zijn als we op die manier geïnformeerd worden voordat er moties worden ingediend.

De voorzitter:

Dank u wel. We gaan zo meteen kijken of dat direct afgedaan kan worden door de Staatssecretaris. Anders kan het wellicht middels een brief of iets anders. We gaan de reactie van de Staatssecretaris afwachten. Ik schors vijf minuten. Dan kan de Staatssecretaris de beantwoording van de overgebleven vragen even verder voorbereiden. Ik schors tot 17.55 uur.

De vergadering wordt van 17.51 uur tot 17.55 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen het commissiedebat Spoor. We komen toe aan de afronding van dit debat. Er zijn nog een aantal open eindjes. Die gaan we nu afhandelen. Allereerst is aan de orde de beantwoording van de Staatssecretaris in de tweede termijn. Daarna zullen we de toezeggingen doen. Ik zou dus graag de Staatssecretaris het woord willen geven voor de beantwoording van de overgebleven vragen.

Staatssecretaris **Jansen:**

Dank, voorzitter. Allereerst de vraag van mevrouw Veltman over de foto's in verband met de pilot Rotterdam. Hier wil ik graag schriftelijk op terugkomen in reactie op het stappenplan OV-NL, over handhaving in het ov.

Dan de vraag van de heer Van Dijk. Die ging over een toezegging voor een brief na het gesprek met de regio. Die toezegging kan ik gewoon doen. Wanneer ga ik naar Brussel? Ik heb even in de agenda gekeken. Ik heb nog deze maand een afspraak met transportcommissaris – ik moet heel even

spieken – Tzitzikostas; ik wilde het eigenlijk combineren, maar ik vond de naam even erg lastig, vandaar dat ik die even moest opzoeken!
U heeft gevraagd om een stappenplan voor 300 kilometer per uur van de hsl. Ik verwacht dat ProRail in het voorjaar van 2025 met een stappenplan komt, mogelijk zelfs nog in Q1. Maar in ieder geval komt het in het voorjaar van 2025.

Dan de vraag van de heer El Abassi over overlastgevers Maarheeze. Ik kan twee dingen doen. Ik kan u de cijfers geven die ik op dit moment heb. Die gaan over de periode tot en met 2023. Die kan ik u gewoon verstrekken, want die heb ik. Als u actuelere informatie wilt, kan ik daar pas op terugkomen voor het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi. Een deel van de informatie ligt namelijk bij de NOS ... Ik bedoel: NS; ja, die ligt misschien ook bij de NOS! En een ander deel van de informatie ligt bij JenV. Ik moet er dus echt meer tijd voor uittrekken om die informatie voor u te vinden, zeg ik richting de heer El Abassi.

De voorzitter:

Dan stel ik als voorzitter voor dat we daar een toezegging van maken. Dan wordt die informatie dus geleverd.

Staatssecretaris Jansen:

Ja, ik zal beide doen: ik zal de informatie die we hebben hoe dan ook toesturen voor het tweeminutendebat dat is aangevraagd en de uitgebreidere informatie zal ik toesturen voor het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi.

Dan heb ik nog een vraag: een derde, vierde IC naar Groningen of extra treinen van Arriva? ProRail heeft capaciteit toegewezen voor slechts vier extra treinen per dag. Extra structurele treinen kunnen niet zonder meer gereden worden zonder maatregelen op overwegen en baanstabieliteit en maatregelen bij Meppel. En energie heeft er ook mee te maken. Dat zijn de vragen die ik heb gekregen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Nee, ik ga geen interrupties meer toestaan. U zult het dus moeten doen met de antwoorden. U heeft een tweeminutendebat voor de afronding van dit commissiedebat. We zijn door de tijd heen en hebben nog wat administratie te doen.

Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording in de tweede termijn. Dan rest mij het correct afhandelen van de administratie, met uw goedkeuren. Dat zijn de toezeggingen.

- De Staatssecretaris zegt toe te zullen kijken naar het Rotterdams model, waarin boa's telefonische toegang hebben tot het rijbewijsregister. Hij zal dit doen aan de hand van het rapport van OV-NL en koppelt dit per brief terug aan de Kamer.

Er staat geen termijn bij. Dat is een correcte weergave van de toezegging, denk ik.

Mevrouw Veltman (VVD):

Bijna. Ik vroeg ook of dat dan wel een gezamenlijke reactie kan zijn met JenV.

Staatssecretaris Jansen:

Dat heb ik inderdaad toegezegd: het wordt een gezamenlijke reactie. Daarnaast gaan we checken hoe het nou zit met die afbeeldingen.

De voorzitter:

En heeft u daar ook een termijn bij voor wanneer u dat kunt afhandelen?

Staatssecretaris Jansen:

Een termijn is lastig te geven. Ik moet ook nog overleg hebben met JenV daarover. Laat ik uitgaan van het eerste kwartaal. Misschien lukt het eerder, hoor, maar ik moet eerst overleggen met JenV.

De voorzitter:

Helemaal goed. Is genoteerd. Dan de tweede toezegging.

- De Staatssecretaris zegt toe voor het commissiedebat Spoorgoederenvervoer de Kamer een brief te doen toekomen waarin hij verder uiteenzet wat de Europese ambitie en inzet is voor wat betreft het spoorgoederenvervoer.

Volgens mij was dat ook een toezegging aan mevrouw Veltman. Of was het mevrouw Koekkoek? Ja? Dat zetten we er even bij: een toezegging aan mevrouw Koekkoek.

- De Staatssecretaris zegt toe na het gesprek met de regio over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn een brief aan de Kamer te sturen over de voortgang. Dit is een toezegging aan het lid Olger van Dijk.
- De Staatssecretaris zegt toe voor het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi de Kamer een brief te doen toekomen waarin de cijfers en soorten overlast van station Maarheeze van 2024 worden weergegeven. Dat is een toezegging aan de heer El Abassi.

Dit zijn de toezeggingen die we genoteerd hebben.

Staatssecretaris Jansen:

Wellicht een aanvulling: de cijfers die we al wel tot onze beschikking hebben, komen voor het tweeminutendebat.

De voorzitter:

Ja, dat heb ik begrepen.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik had nog twee dingen, over iets wat op het einde genoemd werd. Ik hoorde: stappenplan 300 kilometer per uur dit voorjaar. Dat gaat dus over de HSL-Zuid terugbrengen naar 300. Ik hoorde ook dat u nog deze maand naar Brussel zou willen gaan. Maar goed, dat kan hij misschien meenemen in de brief ten aanzien van de regio.

De voorzitter:

Ik vind dat geen toezegging. Dat gaat de Staatssecretaris doen. Die andere toezegging zullen we noteren, want dat is een toezegging waar een stappenplan voor moet komen en dat naar de Kamer moet worden gestuurd. Die nemen we dus op als vijfde toezegging.

De heer El Abassi (DENK):

Er zijn bijna al moties aangekondigd over Maarheeze. Ik zou de Staatssecretaris daarom toch willen vragen om ook de andere informatie voor het tweeminutendebat aan te leveren en er anders rekening mee te houden bij de appreciatie.

De voorzitter:

De Staatssecretaris doet zijn best, volgens mij.

Staatssecretaris Jansen:

Ik doe mijn stinkende best om de informatie zo snel mogelijk aan te leveren. Maar omdat ik hier ook met externe partijen te maken heb, kan ik echt niet garanderen dat die voor het tweeminutendebat komt. De heer El Abassi vraagt of ik daarmee rekening kan houden bij de appreciatie, maar het ligt een beetje aan de opstelling van de motie, zeg ik heel eerlijk.

De voorzitter:

We kunnen als Kamer ook verzoeken om te wachten met het tweeminutendebat totdat de cijfers er zijn. Dat is de andere kant van de medaille. Wat uw voorzitter betreft zijn de toezeggingen daarmee afgedaan. Daarmee komen we ook aan het einde van dit debat. Ik zou in ieder geval iedereen die dit debat op de publieke tribune heeft gevolgd hartelijk willen bedanken. Ik bedank ook de mensen die het debat op afstand hebben gevolgd. Dank aan de Staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning voor hun aanwezigheid. Dank uiteraard aan de leden voor het leveren van de inbreng en het levendige debat. Dank aan de griffie en de ondersteuning en natuurlijk voor het feit dat wij gefaciliteerd worden om hier een goede vergadering te kunnen houden en dat alles genoteerd wordt. Dank voor het debat.

Sluiting 18.05 uur.