

Vergaderjaar 2024–2025

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1258

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 12 juni 2025

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

- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 13 februari 2025 inzake uitvoering motie van de leden Heutink en Veltman over alle activiteiten van de NS die niet bijdragen aan de primaire kerntaak in kaart brengen en betrekken bij de gesprekken over een structurele oplossing voor de tarieven (Kamerstuk 36 600 XII, nr. 32) (Kamerstuk 29 984, nr. 1231);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 20 maart 2025 inzake stand van zaken herstel viaducten HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 525);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 8 april 2025 inzake twaalfde voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft van 2024 (Kamerstuk 32 404, nr. 127);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 10 april 2025 inzake voortgang Programma Toekomstige Marktordening Spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 1234);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 18 april 2025 inzake terugkoppeling aandeelhoudersvergadering ProRail over de jaarstukken 2024 (Kamerstuk 29 984, nr. 1235);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 25 april 2025 inzake stand van zaken NS-tarieven in 2026 en verder (Kamerstuk 29 984, nr. 1242);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 6 mei 2025 inzake borging van publieke belangen bij open toegang in het spoorvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 1243);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 12 mei 2025 inzake jaarverantwoording ProRail en NS 2024 (Kamerstuk 29 984, nr. 1244);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 13 mei 2025 inzake uitkomst Voorjaarsnota Nedersaksenlijn en Lelylijn (Kamerstuk 36 600 A, nr. 59);**

- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 13 mei 2025 inzake beantwoording vragen commissie over de twaalfde voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft van 2024 (Kamerstuk 32 404, nr. 127) (Kamerstuk 32 404, nr. 128).**

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

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Coco Martin

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

en de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 13.01 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, een hele goede middag allemaal. Hartelijk welkom aan iedereen op de publieke tribune en iedereen die dit op afstand volgt. We zijn hier bij het commissiedebat Spoor. Hartelijk welkom ook aan de Staatssecretaris en zijn ondersteuning. Hartelijk welkom aan de leden. We gaan snel met dit debat beginnen. We beginnen met de eerste termijn van de kant van de Kamer. De leden hebben een spreektijd van vijf minuten. Ik zou willen voorstellen om te starten met vier interrupties. We hebben vanmiddag vier uur voor dit debat. Ik denk dus dat dit aantal interrupties daar goed bij past, ook gezien het aantal leden dat wil spreken. Ik wil graag de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract het woord geven. Gaat uw gang.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Bij voorbaat excuses dat ik na een halfuur dit debat moet verlaten omdat ik plenair een belangrijk debat heb over Hawija, waar ik bij moet zijn. Maar ik vind dit ook een heel belangrijk debat. Dat is de reden dat ik toch ook hier spreek, en dan ook nog eens als eerste. Dan is dat bekend.

Voorzitter. Nieuw Sociaal Contract is blij dat de Nedersaksenlijn er gaat komen. Dit is goed voor de regio, van Twente tot Groningen, voor Stadskanaal, Ter Apel en Emmen. Deze nieuwe spoorlijn maakt ontwikkeling van nieuwbouw mogelijk en verbetert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer enorm. Zo is de studente uit Ter Apel die ik zelf heb gesproken niet in twee uur maar ruim binnen het uur bij haar colleges in Groningen. Het is belangrijk dat de schop nu ook zo spoedig mogelijk de grond ingaat. Kan de Staatssecretaris ons daar alvast wat meer over vertellen? Of zijn er nog allerlei hordes te nemen? Wat doet hij daaraan? Wij lazen in de brief van deze week dat hij mikt op het starten van de MIRT-verkenning in het najaar, bij het BO MIRT. Waarom kan dat niet sneller? We hebben over een paar weken het BOL. Zou dat niet daar al kunnen? Kunnen we dan niet al afspraken maken en de MIRT-verkenning starten? We mikken op 2040. Kan de Staatssecretaris daarbij ook garanderen dat de eerste treinen misschien al voor 2040 kunnen gaan rijden? Kan hij nu alles op alles zetten om snelheid te maken? Nu het volledige budget is gereserveerd voor de Nedersaksenlijn, loont het dan toch niet de moeite – ik heb daar eerder naar gevraagd – om ook de Europese cofinanciering te blijven zoeken? Kan de Staatssecretaris toezeggen daarop in te blijven zetten? Voor de bereikbaarheid van het Noorden is het op korte termijn ook van belang dat er extra geïnvesteerd wordt in de flessenhals Meppel en dat die ook echt aangepakt wordt. We begrepen dat we daarover nog een brief ontvangen.

Voorzitter. Tegelijkertijd is het eerlijke verhaal dat de dekking bij de Voorjaarsnota gevonden is in dat andere voor NSC belangrijke project: de Lelylijn. Dat hadden we graag anders gezien. Maar niet alles kan tegelijk. Gezien de beperkte financiële ruimte waren scherpe en ook pijnlijke keuzes nodig bij de Voorjaarsnota, zodat we überhaupt stappen kunnen zetten op mobiliteitsgebied. Laat ik heel duidelijk zijn: voor NSC is de Lelylijn allesbehalve afgeschreven. Er is nog ruim 500 miljoen

beschikbaar. Wij gaan ervan uit dat er nog altijd met volle kracht verder gewerkt wordt aan het Masterplan Lelylijn, dat de Lelylijn nog steeds wordt verankerd in de Nota Ruimte en dat onverminderd door wordt gezocht naar aanvullende, ook Europese, financiering. Dat is de andere aangenomen motie van NSC. Ik wil graag een bevestiging van het commitment van deze Staatssecretaris daaraan. Ik wil daar de volgende vraag aan toevoegen. Er wordt nu vooral gekeken naar een intercityverbinding. Kan daar ook expliciet de highspeedvariant, met het doortrekken naar Scandinavië, bij worden betrokken?

Als laatste op dit punt, voorzitter. We hebben afgelopen dinsdag met overtuiging voor de motie-Grinwis gestemd. Kan de Staatssecretaris aangeven, nu die motie is aangenomen, hoe hij dat geloofwaardige pad naar financiering en aanleg van de Lelylijn alsnog denkt vorm te geven? Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

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

Wat kan er een hoop gebeuren in een aantal maanden. Ik kan me namelijk herinneren dat ik in december in dezelfde zaal zat met de heer Olger van Dijk van NSC. Hij was toen woest op de Staatssecretaris, omdat die de Nedersaksenlijn aan wilde leggen met het geld van de Lelylijn. Nu is hij dit zelf toch aan het verdedigen. Ik zou van de heer Olger van Dijk willen horen hoe het kan dat hij dit toch geaccepteerd heeft, gezien de eerdere houding van NSC. Waarom hebben zij dit nu toch geslikt? Ik vind het contrast heel erg groot. Ik zou daar graag een uitleg over krijgen.

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

Dat doe ik met liefde. Tussen december en vandaag is er natuurlijk wel het een en ander aan tijd verstreken. Die tijd hebben wij als NSC benut om deze Staatssecretaris en dit kabinet te vragen naar varianten van financiering voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. We hebben begin dit jaar extra vragen gesteld over Europese mogelijkheden. De Staatssecretaris heeft daar ook op gereageerd. Hij heeft aangegeven dat dat toch een verhaal van de lange adem gaat worden. We hebben dus in alle hoeken en gaten gezocht naar financiering voor de Lelylijn, ook tijdens de onderhandelingen over de Voorjaarsnota. Als er dan een gesprek komt waarin er wordt gezegd: dit is het; op deze manier kunnen we toch een aantal projecten in beweging krijgen ... Ik wijs er maar even op dat wij nu een belangrijke stap kunnen gaan zetten. Niet alleen bij Meppel en voor de Lelylijn, maar ook bij Kornwerderzand, wat voor de heer De Hoop ook belangrijk is en waar wij als NSC ook een motie over hadden ingediend. Dan moet je, denk ik, als politiek op het moment dat je die poging hebt gedaan en ziet dat de financiële ruimte zo beperkt is, ook gewoon zeggen: «Oké, we nemen die pijn nu» – want dat is het wel degelijk – «en we gaan zorgen dat projecten zoals de Nedersaksenlijn nu echt van wal komen, zonder de Lelylijn af te schrijven». Dat laatste heb ik net heel duidelijk betoogd. We wisten met elkaar dat het onmogelijk of bijna onmogelijk was om die 10 miljard te vinden die nodig was om de MIRT-verkenning voor de Lelylijn te kunnen starten. Dan is het heel belangrijk dat je wel doorwerkt met dat masterplan, met het verankeren ervan als een langetermijnproject dat gewoon gerealiseerd moet worden. Tegelijkertijd hebben we gezegd: oké, we accepteren voor nu dat een deel van die reservering daarvoor wordt aangewend, terwijl we als politiek geloofwaardig moeten blijven uitspreken dat we geloven in de Lelylijn. Ik ben heel blij dat we dat breed hebben gedaan, ook met de motie-Grinwis afgelopen dinsdag.

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

De heer Olger van Dijk mag geloven wat hij wil. Daar heeft hij natuurlijk alle vrijheid in. Maar wij moeten nu toch gewoon constateren dat de Lelylijn de nek is omgedraaid. 500 miljoen is er nog over van het bedrag van 14 miljard dat nodig is. Dan kun je toch niet met droge ogen zeggen dat het nog realistisch is om dat op termijn te realiseren? Daar is zo veel geld extra voor nodig! Los van de realiteit gaat het ook om het proces. In Noord-Nederland heeft men er jarenlang voor geknokt om dit op tafel te krijgen. Wat voor boodschap geeft het aan al die mensen die daar zo lang aan gewerkt hebben om dat nu op deze manier aan de kant te schuiven? Dat vraag ik de heer Van Dijk.

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

Ik zou de heer De Hoop toch ook willen vragen op zijn woorden te letten. Hij zegt hier vanuit de Kamer dat het de nek omgedraaid is. GroenLinks-Partij van de Arbeid en de heer De Hoop weten als geen ander hoe belangrijk het is welke woorden wij hier uitspreken. Als er een budget is van 3,4 miljard en je hebt 13,5 miljard nodig, dan weet je dat het heel lastig wordt om dat in een jaar of twee te redden. Een project als de Lelylijn is een project van de lange adem. Dat richt zich op 2050. Dan is het van belang dat je dat in je langetermijnbeleid vastlegt. Dat is Europees gebeurd. Dat gaan we doen in de Nota Ruimte door een motie van NSC. Uiteindelijk is het ook van belang dat je geloofwaardig dat pad naar die financiering blijft inzetten. Dat hebben we nu gedaan. Daar hebben we om gevraagd. Ik zou hier vandaag iedereen willen oproepen om ook uit te stralen dat we wel geloven in die Lelylijn en dat we met elkaar gaan uitzoeken hoe we dat geloofwaardige pad kunnen vinden.

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

Nu word ik toch wel een beetje chagrijnig, hoor. Want het is prima als de heer Olger van Dijk zegt dat ik op mijn woorden moet letten, maar als je zelf 3 miljard bij een project weghaalt en tegelijkertijd zegt dat je vandaag wel wilt uitstralen dat we er nog steeds achterstaan en het heel graag willen ... Nou, u heeft het godsgruwelijk onmogelijk gemaakt om dat op korte termijn te doen! U heeft er ontzettend veel geld weggehaald. Dan vind ik het wel ingewikkeld dat wij vandaag enthousiast moeten zijn over het idee dat NSC nog steeds de ambitie heeft om het te realiseren, als u daar zelf 3 miljard weghaalt. U zegt dat u vandaag het eerlijke verhaal wilt vertellen. Het eerlijke verhaal is dat u de kans dat die Lelylijn op termijn nog gerealiseerd kan worden, nihil hebt gemaakt, ook gezien het feit dat daar Europese financiering voor nodig is. Dat kan de heer Olger van Dijk toch niet ontkennen?

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

Dat ontken ik wel. Het eerlijke verhaal is dat er 10 miljard nodig was om de MIRT-verkenning te starten en dat dat in een tijd dat de financiële bomen niet tot in de hemel groeien een vrijwel onmogelijke opgave is. Dat wisten we eigenlijk ook al voor de Voorjaarsnota. Dat hebben we ook met elkaar hier weleens besproken. Daarom hebben we juist op een andere manier naar een perspectief proberen te zoeken, met dat masterplan, met de inzet om Europese fondsen te vinden. Dan is het een tegenvaller dat een deel van dat budget gereserveerd is. Ik loop er niet voor weg om dat ervoor te moeten reserveren. Ik heb net uitgelegd dat politiek ook een kwestie is van keuzes maken, ook als die pijnlijk zijn. Tegelijkertijd moet je ook aangeven waar je in gelooft en wij geloven dat het Noorden bereikbaar moet blijven. Dat betekent op de korte termijn de flessenhals bij Meppel oplossen, voor de middellange termijn zorgen dat de Nedersaksenlijn er komt en voor de lange termijn zorgen dat de Lelylijn kan worden aangelegd.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie, meneer De Hoop.

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

Ja, voorzitter, mijn laatste interruptie. Dan zou ik over dat proces toch nog aan de heer Olger van Dijk willen vragen hoe hij zelf vindt dat dat gegaan is. We hadden in de vorige periode – volgens mij was dat nog in Rutte III – de motie-Amhaouch, die gezorgd heeft voor het Deltaplan voor het Noorden. Daarna kwam voorstel op voorstel op voorstel. Regio's gingen met elkaar om tafel, wat niet vanzelfsprekend is. Vier verschillende provincies hebben daar keihard aan getrokken. Om dat dan op één moment bij de Voorjaarsnota zo aan de kant te schuiven ... U heeft de reacties van de heer Buma en de commissaris van de Koning in Groningen gezien. U begrijpt toch wel dat het proces dat de coalitie nu gevolgd heeft absoluut geen schoonheidsprijs verdient?

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

Ik realiseer mij dat de boodschap van de Voorjaarsnota om een deel van die reservering daar weg te halen, zeker voor de provincie Friesland en de bestuurders en zeker in eerste instantie, een hard gelag was. Tegelijkertijd hebben een aantal partijen, wij ook, afgelopen dinsdag breed in de Kamer gezegd: «Nee, wij hebben een tijd waarin die financiën gewoon een lastig verhaal zijn. We moeten zorgen dat ook het Noorden in beweging blijft». Ik denk dat dát het belangrijkste is wat de Kamer hierover zegt. Dan is het toch een kwestie van kiezen, ook op de korte termijn. Dan is het belangrijk dat je voor de lange termijn het verhaal toch in de benen houdt. Ik vind dat we vanuit de Voorjaarsnota met dat lastige besluit, waar ik niet voor wegloop, nu toch met elkaar uitstralen dat we nog steeds voor de Lelylijn gaan, dat we gaan zoeken naar financiering. Ik heb de Staatssecretaris net ook gevraagd om daarop te reageren. Ik hoop en verwacht dat we over een à twee jaar een veel duidelijker beeld hebben van hoe we dat kunnen doen. En ik hoop ook dat we met elkaar de energie kunnen vasthouden, met het Noorden, met de provincie Friesland en zeker ook met Nieuw Sociaal Contract, om daarvoor te blijven knokken.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik weet eigenlijk bijna niet waar ik moet beginnen. Ik hoor de heer Van Dijk zeggen dat we vertrouwen moeten houden in de Lelylijn. Nou, daar vindt de heer Van Dijk mij zeker aan zijn zijde, want dat vertrouwen heb ik en dat vertrouwen blijf ik ook houden. Maar mijn vertrouwen in deze overheid en in het commitment van deze overheid aan de Lelylijn is compleet weg. Hoe kan de heer Van Dijk hier met droge ogen beweren dat NSC voor goed bestuur staat, voor een betrouwbare overheid en voor het commitment van die overheid aan die lijn, als ze zelf een motie indienen met daarin de belofte – unaniem aangenomen door deze Kamer – om de Lelylijngelden te beschermen, terwijl vier maanden later die belofte alweer geschrapt is? Dan is die belofte gebroken. Hoe moet ik en hoe moeten de mensen in het Noorden van Nederland daar nog vertrouwen in hebben?

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

Kijk, vertrouwen heeft inderdaad te maken met geld en handelen, maar ook met uitspraken die je doet en met wat er gedaan is sinds december. Ik heb net al gezegd dat er op alle mogelijke manieren is gekeken hoe we in een aantal maanden toch perspectief kunnen krijgen op het starten van die MIRT-verkenning, op die 10 miljard extra. De Staatssecretaris heeft deze Kamer daar uitvoerig over geïnformeerd. Wij hebben daar vragen over gesteld. Toen bleek dat heel lastig te zijn. Ook bij de Voorjaarsnota is de vraag op tafel geweest hoe we alle zaken die in het regeerprogramma en in het hoofdlijnenakkoord staan zo veel mogelijk kunnen realiseren. Op

enig moment komt dan op tafel: we kunnen de reservering houden zoals die is, maar dat betekent dan geen start van de Nedersaksenlijn, dat we niks voor Kornwerderzand kunnen doen en dat we niks voor Meppel kunnen doen. Uiteindelijk hebben wij daar met de andere coalitiefracties een andere keuze in gemaakt, die ik hier vandaag verdedig. Ik wil uitstralen, ook richting het Noorden en richting de bestuurders, dat onze steun voor de Lelylijn staat en dat wij ons daarvoor blijven inzetten. Sindsdien kunt u ook zien dat dit het geval is, met de steun voor die motie en met wat ik hier zojuist heb gezegd. In die lijn zullen wij ook doorgaan.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

De heer Van Dijk zei net al: we wisten eigenlijk voor de Voorjaarsnota al dat het vorige budget niet groot genoeg was om binnen twee jaar over te gaan tot realisatie. Dat weten we niet alleen sinds voor de Voorjaarsnota, dat weten we al sinds we zijn begonnen met sparen. Het is namelijk de functie van sparen dat je geld opzijlegt voor een volgende generatie. Maar de heer Van Dijk zei net ook dat het nodig was. Wat is er dan gebeurd tussen het moment van die motie en dat van de Voorjaarsnota, waarin de conclusie werd getrokken dat het nodig was? Volgens mij zei de heer Van Dijk het net zelf: er zijn heel veel beloftes gedaan, en in de Voorjaarsnota is geconstateerd dat we de optelsom van al die beloftes gewoon niet voor elkaar krijgen. Dan moet er dus iets sneuvelen. We hebben allemaal beloftes gedaan aan mensen in het land die we niet na kunnen komen, en nu schrappen we maar de grootste klapper, zodat we een heleboel andere beloftes in stand kunnen houden. De heer Van Dijk zegt dat het nodig was. Hoe onterecht is het dan als ik zeg dat het nodig was om voor alle partijen te zorgen dat er cadeautjes weggegeven konden worden?

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

Daar herken ik mij niet in. Kijk, de belofte die dit kabinet heeft gedaan bij het hoofdlijnenakkoord en later in het regeerprogramma is dat er een stap zou worden gezet met de Lelylijn en met de Nedersaksenlijn. Beide zijn lastig gebleken, vooral vanwege financiële tekorten. Uiteindelijk hebben we met het masterplan, ook vanuit NSC geïnitieerd, een duidelijk perspectief geschetst voor de Lelylijn. Daar gaat de Staatssecretaris nu mee verder. Daar zit ook een deel van het financiële pad in. Daar moet naar gezocht worden. Maar daar zit ook in dat je de Nota Ruimte gaat verankeren in het Nederlandse langetermijnbeleid. Dat is heel belangrijk. Vervolgens is er bij de Nedersaksenlijn natuurlijk ook gezocht naar middelen, maar die zijn schaars. Uiteindelijk komt het allemaal samen in het overleg over de Voorjaarsnota. Tot dat moment is de inzet van alle partijen geweest om zo veel mogelijk te proberen het te realiseren. Uiteindelijk is er een verhaal van wat er wel en niet is qua financiën. Dan moet je keuzes maken. Ik wijs deze Kamer erop dat het alternatief was dat we op al die andere projecten bij de Voorjaarsnota geen voortgang hadden kunnen boeken. Waar waren we dan geweest? Die spa, zo heb ik net ook bepleit bij de Nedersaksenlijn, moet gewoon de grond in. We moeten zorgen dat de bereikbaarheid van Zuidoost-Drenthe en de verbinding richting Emmen gaat verbeteren, voor de regionale bereikbaarheid van al die mensen. En ja, dan moet je soms een pijnlijke keuze maken. Die hebben we gemaakt en die verdedig ik hier, maar wel vanuit het besef dat wij voor de Lelylijn blijven gaan, dat het project niet weg is, dat we eraan gaan werken, dat we zowel Europees als nationaal blijven zoeken naar financiering en dat we de Staatssecretaris vragen een geloofwaardig pad uit te werken, conform de dinsdag aangenomen motie-Grinwis. Dat is de lijn die wij hebben en dat is de lijn waarvoor wij staan.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik vind het eigenlijk gewoon een gotspe dat deze coalitiepartijen het woord «geloofwaardig» nog gebruiken. Maar goed, daar vind ik dan het mijne van. Ik denk dan: als je belooft een stap te zetten op beide lijnen, stuur als coalitie het kabinet dan niet met een onmogelijke begroting op pad. Deze coalitie zet inderdaad een stap op de NSL en de Lelylijn, alleen is dat bij de ene een stap vooruit en bij de andere een stap achteruit. Nou, gefeliciteerd. U heeft uw belofte dan niet gebroken, want u heeft op beide lijnen een stap gezet. En dan hoor ik nu ook nog de oproep om in Brussel te pleiten voor cofinanciering voor de Nedersaksenlijn. Ik ben het er hartstikke mee eens, maar denkt de heer Van Dijk zelf niet dat we qua betrouwbaarheid en geloofwaardigheid die kansen helemaal aan gort hebben geschoten? We hebben toch op z'n minst laten zien dat het voor ons helemaal niet serieus is en dat ons woord en onze commitments op andere projecten niets waard zijn? Waarom zou Europa dan met dit kabinet, met deze coalitie, in zee gaan en de Nedersaksenlijn cofinancieren?

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

Simpelweg omdat wij daar in Brussel afspraken over hebben gemaakt. Wij hebben ook een handtekening gezet onder het TEN-T, het Trans-Europees Netwerk. Daar is de Lelylijn inmiddels in opgenomen. Dat schept ook verplichtingen. Daar gaan wij dus ook mee aan de slag in ons Nota Ruimtebeleid. Ik heb zelf op allerlei terreinen gevraagd om naar zaken te kijken en dat zal ik ook blijven doen. Ik heb vanochtend weer met de Minister van Defensie gesproken over militaire mobiliteit en de mogelijkheden op dat punt. We moeten ervoor zorgen dat we in het volgende meerjarencader van Europa meer geld uit Brussel kunnen halen voor onze belangrijke trajecten. Daar gaat de Minister aan werken. Hij gaat dat in kaart brengen, samen met deze Staatssecretaris en de Minister van IenW. NSC zal de komende maanden blijven zoeken naar manieren om stappen te zetten op dat financieel lastige punt. Het eerlijke verhaal is wel dat we dat niet in een of twee maanden kunnen doen. Het kon niet bij deze Voorjaarsnota. We hopen van de Staatssecretaris te horen hoever we de komende een à twee jaar wel kunnen komen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Vedder, uw laatste interruptie.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ook ik ga mijn laatste interruptie eraan verspijkeren. «Verantwoordelijkheid» is wel een cruciaal woord. Als ik zie hoe er dan uiting is gegeven aan die verantwoordelijkheid, dan vind ik het op zijn zachtst gezegd compleet onverantwoordelijk wat deze coalitie heeft gedaan met het commitment dat we hebben uitgesproken voor de Lelylijn. Dus hoezo «verantwoordelijk»? Hartstikke fijn dat de heer Rutte via de NAVO de reddingsboei komt uitgooien en we misschien via de defensielijn de Lelylijn nog nieuw leven in kunnen blazen. Ik heb er moeite mee om nog vertrouwen te hebben in de beloftes die NSC hier doet, terwijl ik eerder heel veel vertrouwen had in het woord van de heer Van Dijk. Maar ik hoor wat de heer Van Dijk hier zegt en ik ga NSC daar ook aan houden. Ik hoop dat we in de toekomst ook echt een constructieve partner gaan zien, een andere constructieve partner dan de afgelopen twee maanden, om voor een nieuw perspectief voor de Lelylijn te knokken. Dat is geen vraag, maar dat is wel mijn conclusie.

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

Ja, heel kort. Die constructieve houding mag u van ons, van Nieuw Sociaal Contract, verwachten. Toch nog een reactie op het laatste punt, over de verantwoording die ik hierover graag afleg. In de debatten die wij

de afgelopen maanden hebben gevoerd, hebben we het steeds gehad over de Voorjaarsnota: hoe lastig het was, dat we keuzes moesten maken in een tijd waarin er minder financiën waren. U heeft van mijn kant steeds gehoord dat één project op nummer één staat en u weet welk project dat is: de Nedersaksenlijn. Ik ben heel blij dat we daarin wel een stap kunnen zetten. Hoe het ook zij, ik hoop dat we er, in het verlengde daarvan, ook zicht op kunnen krijgen dat de Lelylijn en de financiering daarvan reëel worden en dat we ook daarvoor uiteindelijk de MIRT-verkenning kunnen starten, maar dat zal wat meer tijd vergen. Maar daar blijven we ons als NSC voor inzetten.

De voorzitter:

Dank u wel. Eerst een interruptie van de heer Grinwis en daarna ga ik naar mevrouw Koekkoek.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Collega Vedder en ik geloof ook collega De Hoop hebben al de staf gebroken over dit staaltje onbehoorlijk bestuur. Dat zal ik niet nog een keer doen, maar ik heb wel een vraag aan collega Olger van Dijk. Ik ben heel blij dat het probleem van de flessenhals bij het knooppunt Meppel wordt opgelost en dat de Nedersaksenlijn wordt aangelegd, maar ik voel me toch niet senang bij de dekking, om het zachtjes uit te drukken. Friesland komt er bovendien erg bekaaid af, met alleen Kornwerderzand, maar dat terzijde. Mijn vraag is: wat is een eerste stap naar een geloofwaardige aanpak om alsnog zowel het Noorden van het land als de Europese Commissie te kunnen laten geloven dat de Lelylijn er echt komt? Ik heb het even uitgerekend: als dat ding inderdaad ongeveer 13 miljard kost en als er ongeveer 600 miljoen over is in de reservering, moet je er, als alleen het Rijk het zou betalen, ieder jaar 500 miljoen bij doen, uit iedere jaarschijf in de reservering. Wat zou volgens Nieuw Sociaal Contract een geloofwaardige eerste stap zijn? Welk bedrag uit de nieuwe jaarschijf zou je kunnen toevoegen aan de reservering voor de Lelylijn in de aanstaande begroting op Prinsjesdag?

De heer Olger van Dijk (NSC):

In eerste instantie heb ik die vraag natuurlijk ook aan de Staatssecretaris gesteld, dus we zullen zo horen hoe hij dat zelf wil vormgeven en wat hij ziet als een geloofwaardig pad, ook naar aanleiding van de aangenomen motie. Ik denk zelf dat je toch wel tot 30% van Europa zou moeten kunnen krijgen. Als het bedrag dat je nodig hebt dan nog steeds 13 miljard is, heb je dus nog 10 miljard te vullen over een periode van toch zeker 25 jaar. Ik heb eerder gezegd dat ik vind dat ik het idee van de spaarvariant vanuit de regio helemaal niet zo gek vind. Ik kan me ook best voorstellen dat je als Rijk, als coalitie, zegt: misschien moeten we vanaf 2026 gaan kijken of we daar elk jaar een stukje uit de verlenging van het Mobiliteitsfonds voor kunnen reserveren. Als het het hele bedrag moet zijn, heb je het al snel elk jaar over 400 miljoen, als ik even snel reken, dus dat is best fors. Maar ik vind die gedachte wel interessant.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Mijn vraag ligt in het verlengde van de vraag van collega Grinwis. Ik heb er problemen mee dat het wel beloofd en opgeschreven wordt, terwijl je bij het opstellen van het hoofdlijnenakkoord eigenlijk al wist dat het extreem moeilijk zou worden, dus moet je het dan wel beloven? Nu wordt er gedaan alsof er, oeps, iets gebeurd is in maart waardoor we in de Voorjaarsnota moeilijke besluiten moeten nemen. Dat komt ongeloofwaardig over. Daarom wil ik ook de volgende vraag stellen. Wat zou, bij de Miljoenennota in september of misschien al bij de augustusbesluitvorming, voor collega Van Dijk een succesvolle eerste stap zijn? Want als je iets belooft, maar nu zegt «sorry, sorry, het is niet gelukt, maar ik blijf

me er voor inzetten», dan moet je volgens mij perspectief bieden en op korte termijn een hele concrete stap zetten. Die vraag wil ik dus graag stellen.

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

Toch nog een keer: de belofte was om een stap te zetten, niet om de MIRT-verkenning te starten. We wisten inderdaad – in het eerste debat na het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma is het daar ook over gegaan – dat het heel moeilijk zou zijn. Daarna kwam de raming van die 13 komma zoveel miljard. Dat wisten we toen overigens niet. Op een gegeven moment werd het beeld toen wel: we hebben echt 10 miljard nodig. Dat kwam direct daarna. We wisten dus dat het lastig zou worden. Tegelijkertijd hebben we wel het commitment om die stap te gaan zetten. Ik heb net aangegeven hoe we dat vanuit NSC hebben willen invullen, met het masterplan en het zoeken naar aanvullende financiering. Dat masterplan stelt inmiddels echt iets voor; dat is mooi om te zien. Dat gaat inderdaad ook over het uitwerken van allerlei varianten. Ik heb daar net nog een vraag aan toegevoegd. Wat mij betreft mag het zelfs nog wat ambitieuzer: kijk ook naar de highspeedvariant. Ik denk dat je die in Europa ook weer beter voor het voetlicht kunt brengen. De stappen die we nu moeten gaan zetten, liggen volgens mij vooral op dat vlak. Tegelijkertijd denken we ook na over de financiering. Daar heb ik net iets over gezegd. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd hoe hij dat wil uitwerken. Als we dat geloofwaardig kunnen doen, hoop ik dat we met elkaar de energie en het geloof vasthouden dat de Lelylijn er echt gaat komen.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Als ik het even in de tijd bekijk: in augustus wordt er weer gesteggeld over geld. Als het goed is, worden allerlei keuzes die nu niet gemaakt zijn, dan wel gemaakt. Dan gaan we dus geen herhaling van zetten zien, maar dan gaan we zien dat het kabinet onder leiding van de coalitiepartijen terugkomt met een eerste concrete stap, zodat we ook een geloofwaardig verhaal in Brussel hebben. Want daar sluit ik me helemaal bij aan: ik vind dat je de Lelylijn inderdaad moet zien als een sluitpost, als een opening naar Europa toe. Dan kun je ook gebruikmaken van cofinanciering. Maar de eerste stap zal toch echt van ons moeten komen, op een geloofwaardige en betrouwbare manier. Ik zoek echt wel naar concrete handvatten in de tijd, waarbij we ook naar elkaar kunnen kijken. Dit leggen we nu vast en daar kan iedereen die echt zit te wachten op de Lelylijn zich ook aan vastklampen.

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

Ook in augustus zal hier in het midden van de zaal waarschijnlijk geen geldboom staan, zoals de heer Heutink weleens zegt, dus ook dan zullen we moeten kijken wat waar moet gebeuren en wat de hoogste prioriteit heeft. Zoals ik uit het masterplan en de brief van de Staatssecretaris begrijp – maar daar zal hij zo op reageren – gaat hij de komende anderhalf jaar de tijd nemen om dit uit te werken en om te verzinnen of we voor zo'n spaarvariant gaan en zo ja, hoe die er dan uit moet zien en wat de rol van Europa is. Wat mij betreft betekent dat niet per se dat je nu al een deel van de financiering regelt bij Prinsjesdag, maar wel dat je dit verhaal, dus het strategische verhaal over hoe je dat gat uiteindelijk gaat dichten, gaat uitwerken. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe hij dat denkt te doen. Dan kunnen we het er daarna verder met elkaar over hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog, zou ik zeggen.

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

Dank. Ik had het over het lijstje van prioriteiten die wij hebben aangegeven voor de Voorjaarnota. De eerste, de Nedersaksenlijn, is ingevuld; dat is mooi. De tweede betrof de ticketprijzen van de NS. Helaas is dat niet helemaal gelukt. Het is inmiddels bijna een jaarlijkse rituele dans geworden in mei. Dat hadden we graag voorkomen. Een structurele meerjarige tariefmatiging is vooralsnog inderdaad niet gelukt. Er dreigt een stijging van 12%. Graag herinner ik de Staatssecretaris aan zijn uitspraak in een plenair debat over toegankelijk openbaar vervoer dat wat hem betreft een tariefstijging van meer dan 10% volstrekt onacceptabel is. Daar gaan we deze Staatssecretaris aan houden. Kan hij bevestigen dat hij een stijging van 12% van de NS-prijzen, linksom of rechtsom, niet zal accepteren? Er moet een oplossing komen, en dan niet door te schrappen in de dienstregeling, zoals wordt gesuggereerd. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of hij richting Prinsjesdag – ik had het al over de topprioriteiten – nu wel gaat zoeken naar extra structurele middelen om de tarieven bij de NS te matigen.

De heer **Heutink** (PVV):

Even over de tarieven. Wij hebben als PVV gezegd dat de NS wat ons betreft moet kijken naar de bedrijfsvoering. Daar hebben we ook een motie over ingediend, waar we inmiddels een reactie van de Staatssecretaris op gekregen hebben. In die brief stelde de Staatssecretaris dat er geen verdere efficiëntieslagen bij NS mogelijk zijn. Wat vindt de NSC-fractie daarvan, als ze dat zo leest?

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

Ik ken geen organisatie waarin je niet altijd weer kunt kijken of er nog een efficiëncyslag is te maken. Dat meen ik serieus. Ik denk ook dat dat antwoord iets te kort door de bocht is. Ik begrijp best dat het vet op de botten inmiddels voor een deel weg is. We hebben die oplossing natuurlijk eerder gezocht en NS heeft ook aangegeven daarnaar te gaan zoeken, maar ik denk dat elke zichzelf respecterende organisatie moet kunnen blijven kijken of er toch geen efficiëncyslagen zijn te maken. Ik heb net heel bewust een voorbeeld gegeven waarvan ik vind dat het daar niet vandaan moet komen, namelijk het verder afschalen van de dienstregeling. Maar wat mij betreft, wat NSC betreft, liggen alle andere mogelijkheden wel gewoon op tafel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

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

Dan de HSL-Zuid en het drama van de constructiefouten in de viaducten. Met een slakkengang van 120 kachelen over een spoor dat is gemaakt voor 300 is als Max Verstappen vragen met een Fiat 500 uit 1960 het circuit over te gaan. Voor het herstel van de fouten is een MIRT-procedure gestart. De MIRT-spelregels stellen alleen dat deze regels niet gelden bij instandhoudingsprojecten als er geen functionaliteit wordt toegevoegd. Aangezien hier in dit geval geen functionaliteit wordt toegevoegd, kost een MIRT-procedure vooral veel tijd. Dat kregen we ook bevestigd in de technische briefing hier. Natuurlijk is het mooi om zo'n vast proces te volgen. Dat heeft ook meerwaarde voor de onderbouwing en dat begrijpen we, maar het kost wel meer tijd, terwijl het herstel van de hsl al heel veel tijd gaat kosten. Kan de Staatssecretaris aangeven of dit echt nodig is of dat er van de MIRT-procedure kan worden afgezien? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage. Dan gaan we naar de bijdrage van de heer De Hoop, van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

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

Voorzitter. Het openbaar vervoer in Nederland staat op een kruispunt. Gaan we laten gebeuren dat er nog meer bezuinigingen op het regionaal openbaar vervoer komen? Gaan we laten gebeuren dat er niet méér geïnvesteerd wordt in de nieuwe lijnen, die keihard nodig zijn? Gaan we laten gebeuren dat woonwijken niet toegankelijk zijn met het ov? Of gaan we er nu met elkaar voor zorgen dat we flink meer investeren? Als je kijkt naar de keuzes die bij de Voorjaarsnota gemaakt zijn, word je niet enthousiast. Dan zie je dat de bezuinigingen op de BDU-gelden in de grote steden doorgaan. Dan zie je dat de problemen met het studenten-ov overeind blijven staan. Dan zie je dat de Nedersaksenlijn aangelegd wordt, maar wel ten koste van de Lelylijn. Dat betekent dat er de facto bij de Voorjaarsnota gewoon opnieuw bezuinigd is op het openbaar vervoer. Er is geen cent extra bij gekomen. De enige investering die er is gedaan, is ten koste gegaan van een andere lijn. Veel geld daarvan is naar andere infrastructuur gegaan. Er is dus gewoon opnieuw bezuinigd op het openbaar vervoer door dit kabinet, terwijl er zo veel problemen zijn. Ik vind dat echt onuitlegbaar.

Dan heb ik het nog niet eens gehad over de tariefstijging, opnieuw, bij de NS. Vorig jaar deed de Staatssecretaris de belofte om incidenteel te zorgen voor matiging, met de belofte om het jaar daarop eindelijk te komen met een structurele oplossing. Dat gesprek heb ik niet alleen met deze Staatssecretaris gehad, maar ook met de Staatssecretarissen hiervoor. Elk jaar opnieuw zien we dat NS het niet meer rond kan krijgen. Dat komt omdat er gewoon te weinig geld naartoe gaat. We komen niet uit die negatieve spiraal als we niet flink meer gaan investeren in de publieke voorziening die het openbaar vervoer moet zijn. Ik hoor nu alweer het gesprek over de efficiëncyslag, maar we weten allemaal dat dat op een gegeven moment ophoudt, dat dat niet verder kan en dat er meer nodig is. De Staatssecretaris heeft zijn belofte gebroken dat hij voor een structurele oplossing zou zorgen.

Het is wel ingewikkeld dat wij een debat hebben met een Staatssecretaris die zelf niet eens betrokken is geweest bij de besluitvorming over zijn eigen portefeuille. Dat is toch wel heel erg wonderlijk. Ik weet eigenlijk ook niet echt wat voor vragen ik dan aan de Staatssecretaris moet stellen over een besluit dat is genomen waar hij niet eens bij betrokken is geweest. Ik vind dat ook oprecht vervelend voor de Staatssecretaris, want hij moet het ook doen met het besluit dat voor komt te liggen. Maar het is ook wel heel ingewikkeld als woordvoerder om daar ... Tja, wat moet ik deze Staatssecretaris nog vragen?

En dan de pot voor de Lelylijn, die is leeggeroofd. Dat Brusselse geld is wel een heel groot probleem. Ik hoor net alweer de suggestie gewekt worden dat we maar op 30% van de financiering vanuit Europa kunnen rekenen. Maar als we ons zelf niet eens aan ons woord kunnen houden – we hebben 3,4 miljard gereserveerd en halen daar 3 miljard weg – hoezo denken wij dan dat de Europese Unie de bereidheid heeft om die investering te doen? Ik vind dat echt wel een heel optimistisch beeld van wat wij vanuit Europa kunnen verwachten.

Voorzitter. Dan toch over de investeringen in de infrastructuur van de toekomst, zoals de Lelylijn en andere investeringen die gedaan moeten worden. Dat zijn langetermijninvesteringen. Daar moet je af en toe geld voor aan de kant zetten. Dat is de enige manier waarop je ergens toe kunt komen. Als je dan elke keer weer dat soort potjes leegrooft ... Het gaat nu over infrastructuur, maar we hebben dat ook bij andere toekomstpotjes gezien, zoals het Wopke-Wiebes-fonds en al dat soort zaken. We moeten

durven investeren in de lange termijn. Ik verwacht echt van de Staatssecretaris dat hij daarin stappen gaat zetten

Over één onderdeel was ik wel positief, namelijk over de Onderwegpas. Ik vind dat een mooie stap. Het is een afgeslankte vorm van het Nederland-ticket dat GroenLinks-Partij van de Arbeid in haar verkiezingsprogramma had. Maar laten we eerlijk zijn: dit is een mooie stap. Ik hoop dat die snel verder uitgebreid kan worden. Ik zou graag van de Staatssecretaris horen wanneer die geïntroduceerd kan worden.

Dan nog twee punten over de spoorinfrastructuur die al langer spelen, over de HSL-Zuid waar collega Olger van Dijk het ook over had. Bij de technische briefing werd door ProRail gevraagd om zekerheid van de financiering. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat budget geen vertraging van herstel mag opleveren?

Voorzitter. Dan nog de elektrificatie van onze spoorlijnen. We willen met elkaar dat voor 2050 elke spoorlijn geëlektrificeerd is. Daarvoor is nu wel duidelijkheid nodig voor provincies over het pad ernaartoe. Ik zou graag wat meer willen horen van de Staatssecretaris over hoe het nu staat met al die verschillende lijnen die nog niet geëlektrificeerd zijn. Vorig jaar zagen we dat Almelo-Hardenberg en Hengelo-Zutphen wel geëlektrificeerd werden. Dat was echt hartstikke mooi nieuws. Maar er zijn inmiddels meer lijnen die echt wel aan de beurt zijn. Ik ben benieuwd hoe dat pad tot 2050 eruitziet en of de Staatssecretaris daar misschien een zetje bij nodig heeft.

Op 6 mei stuurde de Staatssecretaris een brief over open toegang op het spoor. Wij missen hierin goede borging van het publieke belang en de reizigersinspraak. Waarom worden die zaken niet goed geregeld?

Nog een punt over het internationale spoor. Waarom heeft het kabinet besloten om minder marechaussee beschikbaar te stellen voor de Eurostar op Amsterdam Centraal? Wat zijn de gevolgen hiervan in Londen?

En dan nog de rechtszaak die we hebben over de concessie. Ik zou daar graag wat meer over horen van de Staatssecretaris, omdat het mijn fractie wel zorgen baart. Wij vinden dat openbaar vervoer een publieke voorziening hoort te zijn, dat het in goede handen is bij de NS en dat we daarmee door moeten gaan. Ik hoop dat de Staatssecretaris daar nog steeds hetzelfde over denkt.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Meneer Heutink, u bent aan de beurt namens de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. NS rijdt elke dag ongeveer 3.800 treinen. Als je kijkt naar wat wij verwachten van een organisatie als NS in de zin van «zijn die treinen op tijd, ja of nee», dan vinden wij het goed als 88,9% op tijd is. Als je dat even doorrekent, dan vinden wij het dus blijkbaar prima dat meer dan 150.000 treinen per jaar te laat zijn. Daar geven we ze dan ook nog geld voor als beloning. Dan vraag ik me echt af wat wij hier met elkaar aan het doen zijn. Wat willen we nou met die treinen?

Terwijl we dit weten, gaan tegelijkertijd de eerste signalen over een mogelijke prijsstijging alweer op. Dit is echt een ongekende middelvinger van NS naar al die Nederlanders die dag in, dag uit in de trein stappen. Consequent blijven graaien en niet leveren. Het is een zesjesmentaliteit, die wij blijkbaar prima vinden. Voldoende is dus goed genoeg. Maar de reiziger ervaart dat niet zo. Toch wordt die zesjesmentaliteit beloond met een bonus van een half miljoen euro. Nou, als die bodycams er nu nog niet komen, dan weet ik het echt niet meer.

Voorzitter. NS moet stoppen met het blijven vragen om meer geld. We zien een directie die nog steeds jaarlijks miljoenen binnenharkt om

vervolgens geld te blijven pompen in biodiversiteit rondom stations en die als verhuurbedrijf van fietsen en scooters opereert. Als dat nog niet erg genoeg is, geven ze – als monopolist nota bene, zeg ik erbij – ook bakken met geld uit aan onnodige reclame. Immers, bij wie moeten mensen anders een trein pakken op het hoofdrailnet? Het is echt schrijnend om te zien hoeveel geld er wordt verkwanseld aan nutteloze activiteiten die geen enkele bijdrage leveren aan de kerntaak, namelijk het vervoeren van reizigers van locatie A naar locatie B.

Voorzitter. We sturen de Staatssecretaris op pad met een aangenomen motie om met NS te gaan praten over al die overbodige taken die ze uitvoeren. Dan krijgen we doodleuk te horen dat er geen efficiëntieslagen mogelijk zouden zijn. Geloof de Staatssecretaris dat zelf? Alles wordt afgeschoven op het feit dat er verschillende boekhoudingen zijn en dat verliezen op de ene activiteit geen effect hebben op de andere, alsof het allemaal niet zo veel uitmaakt. Maar het maakt wél heel veel uit. We kunnen NS helemaal niet controleren op al die boekhoudingen. Hoe worden deze activiteiten dan bekostigd? Neem bijvoorbeeld een MaaS-dienst zoals de NS-Business Card. Hoeveel reclame wordt daarvoor gemaakt? Is het een verplichting uit de concessie? Hoe weten we dat er geen sprake is van kruissubsidiëring of in ieder geval indirecte kruissubsidiëring? Heeft de Staatssecretaris voldoende in beeld of geld dat door de belastingbetaler wordt opgehoest uiteindelijk niet toch belandt in de boeken van de commerciële tak, al dan niet indirect? Wij willen grip op de tarieven en om dat te krijgen is meer grip op NS nodig.

Voorzitter. De prijzen moeten omlaag en dus moet NS opnieuw de broekriem gaan aanhalen. Dat zal heel moeilijk zijn, dat erkennen we. Maar het kan wel. Dat was ook de insteek van onze motie: ervoor zorgen dat we meer grip krijgen op de tarieven en de wijze waarop NS zijn financieringssysteem bepaalt. Maar we blijven gewoon meedenken. Een rapport van eEconomics wijst uit dat NS maar liefst 239 miljoen euro kan besparen als het de verkoop van tickets gaat uitbesteden aan derden. Gewoon overlaten aan anderen, dus. Waarom gaat de Staatssecretaris daar niet serieus op in? Dat is toch echt een gouden kans?

Voorzitter. Dan de korting op de BDU. De Staatssecretaris geeft aan alles op alles te zetten om de effecten op te vangen, maar over de manier waarop lezen we niets terug in zijn brieven. Hoe denkt de Staatssecretaris dat te gaan doen? Welke maatregelen heeft hij in gedachten?

Voorzitter. Dan de hsl, nog zo'n succesvol Nederlands spoorfenomeen met maar liefst tien verkeerd ontworpen bruggen. We zijn blij dat er weer 120 kilometer per uur gereden wordt, maar iedereen weet dat dat veel te weinig is. De ooit bedoelde 300 kilometer per uur is nog steeds jaren weg: pas ergens in 2031. Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat we snel aan de gang kunnen gaan met het herstellen van de hsl? En, misschien nog wel iets belangrijker, hoe gaan we ervoor zorgen dat het niet opnieuw een miljardenstrop wordt? Ik haal ERTMS maar even aan. Graag een reactie van de Staatssecretaris, als het kan met de toezegging dat het financieel niet de spuigaten uit zal lopen.

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

Ik hoor hier heel grote woorden over wat de NS allemaal moet doen om de ticketprijs goedkoper te maken. Mijn vraag aan de heer Heutink is: wat gaat de PVV doen om de kaartjes goedkoper te maken? Wat gaat onze PVV-Staatssecretaris doen om de kaartjes goedkoper te maken?

De heer **Heutink** (PVV):

Wat de Staatssecretaris gaat doen, moet u vooral aan de Staatssecretaris vragen. Wat de PVV doet, is veel vragen stellen aan de Staatssecretaris en ook denken in oplossingen om te komen tot meer efficiëntie bij onze grootste vervoerder. We vragen door op de antwoorden die we van de Staatssecretaris hebben gekregen en die wat ons betreft echt niet

voldoende waren. Wij blijven daarmee doorgaan, net zolang totdat we precies weten hoe het zit, waar we nog geld kunnen halen om uiteindelijk ook de tarieven te kunnen verlagen. Daarin zullen we ons blijven vastbijten, net zolang totdat we beet hebben.

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

Ik stelde die vraag niet voor niks. De NS is namelijk transparant. De NS geeft aan hoe keihard ze hun best doen om de tarieven omlaag te krijgen. De Staatssecretaris is minder transparant. Sterker nog, een en ander gebeurt in achterkamertjes, zoals we in de krant hebben kunnen teruglezen. We hebben geen idee hoe die onderhandelingen plaatsvinden. De heer Heutink geeft wel aan dat ik bij de Staatssecretaris moet zijn, maar we weten dat de heer Wilders zich hier op de achtergrond ook mee bemoeit en dat hij zelf besluiten neemt. Het is dus niet gek dat ik dit aan de PVV vraag. De PVV zeurt over hoge tarieven, over dat de NS meer moet doen. De NS laat zien heel veel te doen, maar de PVV doet helemaal niks en is ook niet bereid om geld uit te trekken, opdat mensen op een betaalbare manier met de trein kunnen reizen. Ik vraag het nog een keer aan de PVV: wat gaat de PVV doen om de kaartjes goedkoper te maken?

De heer **Heutink** (PVV):

Wij vinden niet dat er voldoende transparantie is als het gaat om de boeken van de NS. We zien dat er twee verschillende boekhoudingen zijn waarin we weinig tot geen inzage hebben. Wij willen daar meer van weten. Wij willen precies weten hoe het zit en zolang wij dat niet weten, zullen wij de Staatssecretaris blijven vragen om meer inzage te geven.

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

Dan kan ik niet anders dan het volgende constateren. Ik heb meerdere moties ingediend waarin ik heb gevraagd om te onderzoeken hoe we de kaartjes goedkoper kunnen maken. Ik vind de PVV daarbij niet aan mijn zijde. Ik constateer dat de PVV constant aan het zeuren is dat de kaartjes duurder worden, terwijl de PVV in de positie zit om de kaartjes goedkoper te maken, bijvoorbeeld door de kaartjes te subsidiëren. Ik constateer dat de NS, ondanks dat de PVV niet tevreden is, zijn boekhouding laat zien maar dat wij niet kunnen zien wat de Staatssecretaris allemaal doet. We kunnen teruglezen dat de heer Wilders in achterkamertjes dingen besluit zonder dat de Staatssecretaris daarvan afweet. Ik hoor de PVV alleen maar zeuren maar ik zie haar niks doen. Zo kennen we de PVV weer. Verder heb ik geen vragen, voorzitter. Dank u.

De **voorzitter**:

Wilt u daarop reageren, meneer Heutink?

De heer **Heutink** (PVV):

Nou ja, het is wel zorgwekkend dat meneer El Abassi denkt dat het lezen van een jaarverslag hetzelfde is als volledige inzage in de boeken en precies weten hoe het zit. Hij heeft het toch echt bij het verkeerde eind, want iedereen weet natuurlijk dat dit de grootste onzin is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Uw tijd is op.

De heer **Heutink** (PVV):

Oké, dan laten we het daarbij.

De **voorzitter**:

De rest volgt later, zou ik zeggen.

De heer **Heutink** (PVV):
Prima.

De **voorzitter**:
O, u krijgt nog wat extra tijd van de heer Grinwis, zie ik.

De heer **Heutink** (PVV):
Wat lief!

De **voorzitter**:
Dat is toch aardig, hè? Zo gaat dat in deze commissie; dat is toch heel prettig. Meneer Grinwis, ga uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik ben nooit de beroerdste, voorzitter. Dat de heer Heutink, en daarmee ook de PVV-fractie, een hekel heeft aan de NS, is wel helder. Tegelijkertijd zijn de feiten iets genuanceerder. Een heel groot deel gaat op aan personeelskosten: bijna de helft van de totale kosten betreft personeel. De PVV wil ook dat iedere machinist of conducteur het loon krijgt dat hij verdient. Dat loon stijgt deze jaren, net zoals alle lonen in Nederland, behoorlijk fors. De prijsstijging van de kaartjes is de afgelopen jaren achtergebleven bij de inflatie in Nederland. De NS lijdt al een paar jaar verlies. Dat verlies wordt gelukkig iets kleiner, maar ze draaien nog steeds verlies. De heer Heutink doet net alsof de NS alles verkeerd doet, dat ze geld weggooien als was het water in tijden dat het veel regent. Dat laatste is al een tijdje niet meer zo.

Ik vind het, kort samengevat, een beetje een eenzijdig verhaal. Wat is de «wél»-boodschap? Wat gaat de PVV-fractie doen om ervoor te zorgen dat de kaartjes niet alsnog net zo veel gaan stijgen als de inflatie en de NS weer zwarte cijfers kan gaan schrijven zonder iedere keer weer op dezelfde voorspelbare manier over de hekel te worden gehaald? Want dat is een beetje wat er gebeurt: iedere keer als meneer Heutink aan het woord komt en iets over de NS mag zeggen, kan ik bij wijze van spreken de speech voor de heer Heutink schrijven.

De **voorzitter**:
Ik denk dat de heer Grinwis meer tijd heeft genomen dan de heer Heutink nu neemt, maar dat gaan we zien.

De heer **Heutink** (PVV):
Ik denk ook dat hij meer tijd nodig had om de vraag te stellen dan ik nodig heb om 'm te beantwoorden. Met alle respect, wij vinden NS een heel mooi bedrijf. We zijn trots op dit mooie Nederlandse bedrijf. Maar waar we echt genoeg van hebben, is dit. Als wij de Staatssecretaris vragen om meer inzage te geven in waar het nog beter kan, waar het nog scherper kan, krijgen wij het idee dat we gewoon besodemieterd worden, dat we niet alle feiten op tafel krijgen. Dat vinden we lastig, dat vinden we niet eerlijk. Als wij oprecht zoeken naar mogelijkheden om de tarieven omlaag te krijgen – we zien daar mogelijkheden voor – willen wij gewoon alles op tafel hebben. Als dat niet gebeurt, zal meneer Grinwis weliswaar niet tevreden zijn, maar dan blijven we dat verhaal net zolang volhouden totdat we precies weten hoe het wel zit.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Heel kort, voorzitter. Dan concludeer ik dat hij niet boos is op de NS maar op de Staatssecretaris. Dan moet hij zijn vragen ook wel goed adresseren. Dan moet meneer Jansen net zolang als een bok op de haverkist zitten totdat hij meneer Heutink de goede antwoorden geeft. Maar oké. Dit was even een kleine tip: de boosheid richten op de Staatssecretaris en niet op een bedrijf dat zich hier niet kan verdedigen.

De heer **Heutink** (PVV):

Nou ja, het kabinet is 100% aandeelhouder van NS. Volgens mij heb ik net heel veel kritische vragen gesteld aan de Staatssecretaris. Ik hoop dat we daar zo meteen ook hele mooie antwoorden op gaan krijgen.

De **voorzitter**:

Meneer El Abassi, uw laatste interruptie.

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

Het is ook niet terecht dat de heer Heutink boos is op zijn eigen Staatssecretaris. De heer Heutink kan zijn eigen Staatssecretaris opdracht geven om iets te doen, maar weigert dat keer op keer. Ik heb hier verschillende moties. «Verzoekt de regering te onderzoeken hoe landen zoals Spanje spoor betaalbaar en aantrekkelijk kunnen maken.» «Verzoekt de regering een concrete stap te zetten om treinkaartjes in Nederland structureel goedkoper te maken.» «Verzoekt de regering om in overleg met ...» Ik kan zo doorgaan, maar de PVV stemt keer op keer tegen. Jullie geven de Staatssecretaris ook niet de opdracht om dit uit te zoeken. De PVV stemt keer op keer tegen. Houd op met NS de schuld te geven, houd op met de Staatssecretaris de schuld te geven, zou ik de PVV willen meegeven.

De heer **Heutink** (PVV):

Meneer El Abassi kan me meegeven wat hij wil, maar we beoordelen moties op inhoud, momentum en of ze überhaupt uitvoerbaar zijn. Neem Portugal en Spanje. We zijn daar toevallig op werkbezoek geweest. Iedereen weet dat de spoorweginfrastructuur in bijvoorbeeld Spanje heel anders in elkaar steekt dan in Nederland. Het is echt heel anders ingericht. Dat weet meneer El Abassi ook. Het is appels met peren vergelijken. Dat dus.

De **voorzitter**:

U heeft nog een interruptie van de heer Pierik.

De heer **Heutink** (PVV):

O, leuk.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik hoor de heer Heutink zeggen dat het bij de NS hier en daar nog wat efficiënter kan. Ik mis nogal wat feiten. Welke omissies zijn er in het feitenrelaas van de NS? Welke feiten kunnen de heer Heutink helpen om een beter beeld te krijgen van het functioneren van de NS?

De heer **Heutink** (PVV):

Hiervoor heb ik een iets langer antwoord nodig, voorzitter, sorry. We hebben een hoofdrailnetconcessie. Daarin staan een aantal verplichtingen en dingen die we van NS vragen om te kunnen leveren op het spoor. We weten ook dat NS een commerciële tak heeft: de stations, fietsen, shops en noem maar op. Dat is de commerciële tak, waar wij eigenlijk niets over te zeggen hebben. Wij willen weten of er enige relatie is tussen de dingen die wij betalen met publiek geld, zuurverdiend belastinggeld, en die commerciële tak. Komt dat daar terecht? Als dat gebeurt, al dan niet indirect ... Denk aan het maken van reclame voor een MaaS-dienst die wordt betaald vanuit de hoofdrailnetconcessie en dus met belastinggeld. Als dat geld terecht komt bij de commerciële tak, dan is er weliswaar misschien niet direct sprake van kruissubsidiëring, maar wel indirect. Wij willen dat publiek geld ook publiek geld blijft. Als wij belastinggeld investeren in het hoofdrailnet, willen wij dat elke euro, tot op de laatste cent, in de publieke sector blijft en niet naar de commerciële tak vloeit. Dat laatste mag niet, dat willen wij niet. Wij willen precies weten of dat zo is of niet. Ik wil ook de argumentatie zien: hoe zit dat precies?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Koekkoek namens Volt.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank, voorzitter. De reiziger mist vaak treinen en dit kabinet mist vaak kansen. De Lelylaan had een doorbraak kunnen zijn. De verbinding ontsluit Noord-Nederland en verbindt ons beter met Noord-Europa. De Europese Commissie is bereid om tot 30% van de kosten te dragen. Maar in plaats van op die kans in te zetten, heeft het kabinet middelen verschoven naar de Nedersaksenlijn. Daarmee missen we niet alleen een strategische verbinding met het buitenland, maar worden regio's ondanks aangenomen moties tegen elkaar uitgespeeld. Is de Staatssecretaris op de hoogte van de sociaal-economische effecten van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn? Worden deze vergeleken? Wat is de actuele status van de Lelylijn in de planvorming en de gesprekken met Europa, en dan met name op het punt van die 30%, dat in de interrupties al aan de orde kwam? Ik denk niet dat je het gewenste geld gaat krijgen als je je als zo'n onbetrouwbare partner opstelt.

Kortom, hoe het kabinet omgaat met de Lelylijn is een slecht voorbeeld van hoe we kansen laten liggen. Dat is zonde, want het spoor is bepalend voor de toekomst van Europa. Een snel, stabiel en grensoverschrijdend railnetwerk is de sleutel tot een duurzame, concurrerende en sociaal verbonden Unie. Dan staat ook nog eens de zomer voor de deur. Veel mensen maken plannen om er even tussenuit te gaan, misschien per trein. Want wat is er aantrekkelijker dan ontspannen reizen, onderweg een boek lezen en tegelijkertijd een groene keuze maken? Toch blijkt dat lastig. Treinreizen is vaak duurder dan vliegen. Ik sluit me aan bij de vraag van collega De Hoop over het verschil in marechaussee en wie er betaalt. Het boeken van een internationale reis is ook nog eens ingewikkeld. Het aandeel treinvakanties vanuit Nederland was met 5% al laag, maar is inmiddels gedaald naar 3%. We zien dat mensen wel duurzaam willen reizen, maar dat het systeem hen onvoldoende ondersteunt. Dat vraagt om actie.

De veelbelovende nachttrein naar Barcelona biedt een unieke kans voor het internationale treinverkeer vanuit Nederland, waarbij Amsterdam-Zuid een cruciale rol speelt. Is de Staatssecretaris hierover in gesprek? Welke middelen worden ingezet om de nachttrein daadwerkelijk vanuit Amsterdam te laten vertrekken? Hoe ziet hij de toekomstige rol van station Amsterdam-Zuid binnen het internationale spoornetwerk?

Voorzitter. Dan de HSL-Zuid. Die is essentieel voor snelle binnenlandse en internationale verbindingen, maar kampt sinds 2024 met snelheidsbeperkingen door constructiefouten in viaducten. Het herstel gaat zo'n half miljard euro kosten, duurt vermoedelijk tot 2031 en veroorzaakt tijdelijke spoorstilstanden. Waarom is er nog geen geld gereserveerd voor herstel, vraag ik de Staatssecretaris. Welke maatregelen worden genomen om de viaducten op tijd én betaalbaar te repareren zonder extra lasten voor de reizigers?

Voorzitter. Dan de marktordening. De Europese Commissie heeft Nederland recent op de vingers getikt vanwege de onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan de NS. Dat is niet in lijn met Europese regels. Wat ons betreft is dit een gemiste kans. Meer concurrentie voor Europees spoor binnen publieke randvoorwaarden leidt tot betere, goedkopere en innovatievere dienstverlening. De Commissie eist dat Nederland binnen twee maanden maatregelen neemt. Doet Nederland dat niet, dan volgt er een rechtszaak bij het Hof van Justitie. Wat onderneemt de Staatssecretaris om dit te voorkomen? Welke stappen zijn er al gezet?

Voorzitter. Voor het meireces hebben we een apart debat over spoorgoederenvervoer gehad. Daar wil ik op doorvragen. Hoge heffingen en kostbare investeringen zoals in treinen van 740 meter zorgen voor grote onzekerheid. Onze motie riep op tot een onderbouwd plan, maar er is nog

steeds geen helder financieringspad. Ik wil weten hoe de Staatssecretaris zijn uitspraak dat ERTMS en TEN-T topprioriteiten zijn, rijmt met het uitstellen van de Lelylijn. Blijven de gereserveerde middelen voor TEN-T en treinen van 740 meter beschikbaar? Hoe voorkomt de Staatssecretaris dat de kosten volledig op de sector worden afgewenteld?

Voorzitter. Als we duurzame en verbonden mobiliteit in Europa serieus nemen, niet alleen voor vakantie en dagelijks vervoer maar juist ook voor economische groei, werkgelegenheid en internationale samenwerking, dan is investeren in het spoor geen luxe maar een noodzakelijke investering. Nu is het moment om die ambities waar te maken. Ik hoop dat het kabinet dat ook zo ziet.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Veltman namens de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Deze week vernamen we van ProRail dat het herstel van de hsl-viaducten nog minimaal zes jaar gaat duren – het ging er net al over – en 500 miljoen euro gaat kosten. Ook de VVD wil graag van de Staatssecretaris weten hoe realistisch hij de raming en de planning acht en welke versnellingsmogelijkheden hij gaat onderzoeken.

Over de prijsstijgingen bij de NS. Er is nog geen structurele oplossing en de VVD vindt dit geen houdbare situatie. Het kan niet zo zijn dat ieder jaar weer de hand wordt opgehouden bij de belastingbetaler om de problemen bij de NS te fiksen. De VVD maakt zich daarbij zorgen over de suggestie die de Staatssecretaris heeft gedaan dat lijnen mogelijk worden verschaald of geschrapt om het probleem op te lossen. Is de Staatssecretaris het met de VVD eens dat de reiziger niet de dupe mag worden? Was de NS er dan wel klaar voor om rond de jaarwisseling 1.600 extra treinen te laten rijden?

Voorzitter. Als de VVD samen met collega Heutink in een motie aan de Staatssecretaris vraagt om de activiteiten in kaart te brengen die niet bij de kerntaak van de NS passen, namelijk mensen veilig en op tijd van A naar B brengen, dan lezen wij dat hij hierover heeft gesproken met de NS en dat er niets kan. Iets later lezen we in de krant dat de Staatssecretaris best wil bekijken of de deur-tot-deurdienstverlening die de NS zelf aanbiedt niet beter aan de markt kan worden overgelaten. De VVD roept dit al jaren. De bedrijven die dit aanbieden, zijn hier ook nog eens heel goed in en krijgen meer reizigers in de trein, wat juist geld oplevert voor de NS. Hoe kan het dat de Staatssecretaris afwijzend reageert als we vragen om nader onderzoek naar kerntaken, maar vervolgens toch zegt dat hij hier mogelijkheden ziet? Wordt deze activiteit van de NS bekostigd uit de opbrengsten van de treinkaartjes?

Als de NS toch besluit om de dienstverlening te verschraken, gaat de voorkeur wat de VVD betreft uit naar een verschraling die buiten de primaire taken valt, in plaats van het laten rijden van minder of kortere treinen. Hoe en wanneer gaat de Staatssecretaris de deur-tot-deuractiviteiten losweken van de NS en vrij baan maken voor de marktpartijen, die dan geen oneerlijke concurrentie meer hoeven te ondervinden van de NS?

De Staatssecretaris heeft eind april aangekondigd een Onderwegpas te introduceren voor minima. Ik wil graag van de Staatssecretaris weten of er bij de totstandkoming van deze Onderwegpas ook nog andere scenario's zijn onderzocht, bijvoorbeeld om een bredere groep te helpen, zodat ook de werkende middenklasse er baat bij heeft. Verder wil ik graag weten waarom de capaciteit van de Koninklijke Marechaussee voor afhandeling van passagiers in de nieuwe UK Terminal in Amsterdam niet wordt geleverd. De Staatssecretaris heeft de terminal met veel gejuich geopend, maar de terminal kan nu niet leveren waarvoor hij is gebouwd.

Voorzitter. De VVD is van mening dat treinen die middels open toegang gaan rijden een mooie aanvulling zijn op de concessie van het hoofd-railnet en op die van de provincies. De ervaring in het buitenland leert dat bij open toegang de kwaliteit beter wordt en de prijzen lager worden, wat tot meer reizigers leidt. De Staatssecretaris stuurde een brief waarin hij verwijst naar een motie van mijn voorganger bij de VVD, Minhas. Maar in plaats van invulling te geven aan de motie van de heer Minhas, die vraagt om een kader te maken om open toegang mogelijk te maken, is de brief een en al defensief en worden er barrières opgeworpen. Wil de Staatssecretaris dit eigenlijk wel? Is hij gemotiveerd om dit mogelijk te maken en daarmee de reizigers het beste te bieden? Daar lijkt het namelijk niet op, want hij biedt niets concreets. Waar zit de angst?

Ik begrijp dat ProRail staat te springen om zijn onafhankelijke taken op dit vlak goed uit te voeren en dat vervoerders klaarstaan om extra diensten te gaan rijden, regionaal, nationaal en internationaal. Dat betekent voor de Staatssecretaris: niet achteroverleunen maar een aantal zaken concreet gaan regelen. Wanneer gaat gewerkt worden met kaderovereenkomsten, zodat vervoerders investeringen kunnen gaan doen? Ook ProRail wil graag met kaderovereenkomsten werken. Kunnen de zogenoemde «systeemtaken», zoals reisinformatie en toegang tot stations en de poortjes, overgaan van de NS naar ProRail, zodat iedere vervoerder hierover afspraken kan maken met het onafhankelijke ProRail?

Op vragen van mij over de procedure die de Europese Commissie is gestart in verband met de onderhandse gunning van het hoofd-railnet aan de NS wordt aangegeven dat de risico's wel meevallen. De VVD betwijfelt dat. Nederland loopt het risico op een claim van miljoenen en zelfs miljarden. Wat is de stand van zaken? Hoe worden we als Kamer op de hoogte gehouden? Zou het niet beter zijn om in aanloop naar de situatie op het spoor na 2033 een marktanalyse te doen? Een onderzoek naar de toekomstige marktordening, waar het ministerie nu mee bezig is, heeft alleen nut als helder is wat de markt te bieden heeft op het spoor. Zonder die marktanalyse is elk toekomstig besluit over marktordening op drijfzand gebaseerd.

Tot slot, voorzitter. Het lijkt alsof ik een plaatje afspeel, maar dan doe ik dat nog maar een keer. Heel geregeld nemen mensen de trein niet meer op bepaalde tijdstippen in bepaalde gebieden. Voor veel meisjes en vrouwen is de trein vanwege onveiligheid geen optie meer. Ik vind dit onbestaanbaar. Boa's in het ov moeten snel een ID van een overlastgever kunnen checken en de ov-sector heeft goede oplossingen klaarliggen, maar het vraagt inspanningen van het Rijk om dit mogelijk te maken. Blijkbaar heeft het geen prioriteit, want de Staatssecretaris heeft toegezegd hier in het eerste kwartaal op terug te komen, maar dat is niet gebeurd. Terwijl, het kan nota bene met minder politiecapaciteit. Ik begrijp dat de Minister van JenV om die reden er juist graag aan meewerkt. Dan heb ik het dus niet over de check via het rijbewijsregister, want dat zet geen zoden aan de dijk. Waarom zien we niets? Wat is de voortgang? Accepteert de Staatssecretaris dan maar dat mensen de trein niet meer pakken?

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng. Het woord is aan mevrouw Vedder namens het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. Het tweeminutendebat voor het meireces begon ik met mijn blijdschap over de voortgang op de Nedersaksenlijn, waar ook het CDA al heel lang voor aan het knokken is. Ook vandaag wil ik met die blijdschap beginnen. Ik lees dat de startbeslissing voor de MIRT-verkenning nog dit najaar wordt genomen. Dat vind ik fantastisch

nieuws, een echte doorbraak voor bestaanszekerheid en gemeenschapszin in deze regio, iets wat recht doet aan een regio met potentie die onterecht veel te lang over het hoofd is gezien.

Voorzitter. Hetzelfde geldt voor de aanpak van de flessenhals Meppel. Ik vind dat heel goed nieuws. Het is onacceptabel dat heel Noord-Nederland afhankelijk is van één kwetsbare flessenhals. Niet voor niets heeft onder andere het CDA daar eerder al twee keer flink veel geld voor vrijgemaakt. Nu is er de derde bijdrage. Ik juich dat toe. Tegelijkertijd vraag ik de Staatssecretaris of dit bedrag genoeg is om de overwegenproblematiek op dit traject voor eens en altijd op te lossen. Of moet ik rekening houden met een vierde storting in de flessenhalsspaarpot?

Voorzitter. Ik begin bewust met dit mooie nieuws. Ik wil het bewust losknippen van waar ik kritisch op ben, omdat de mensen die zich het vuur uit de sloffen hebben gelopen voor de Nedersaksenlijn en de flessenhals, het verdienen dat we die projecten niet vermengen. Maar ik ben niet gelukkig met waar het geld vandaan is gekomen en hoe dat is gebeurd. Ik heb nog nooit een coalitie gezien die in wilde nachten met elkaar zo makkelijk miljarden laat verdampen, beloftes breekt en betrouwbaar bestuur bij het grofvuil zet. Eerst verdwijnt 24 miljard voor de transitie van de landbouw, dan worden de afspraken van de Woontop binnen vier maanden geschonden en verdampt 45 miljard investeringscapaciteit van wooncorporaties, en bij de Lelylijn haalt de coalitie haar eigen belofte over het beschermen van de Lelylijngelden door de shredder, plundert ze het door vorige kabinetten gespaarde geld en schiet ze en passant onze kansen in het TEN-T-netwerk aan gort. «Hoop, lef en trots.» Je moet inderdaad een hoop lef hebben om hier trots op te zijn.

Voorzitter. De Lelylijn werd met hard werken door onze mensen in Brussel en serieus geld vrijmaken in Den Haag opgenomen in het kernnetwerk van TEN-T. Dankzij die opname maakten we ook grote kans op groot Brussels geld. Op mijn vraag de vorige keer of die kans nu kleiner is geworden, durfde de Staatssecretaris het zelfs aan om te zeggen: «Dat bestrijd ik, omdat de volgende tranche pas in 2027 zal zijn.» Nu heeft de Staatssecretaris deze week een brief gestuurd over een geloofwaardig pad richting de Lelylijn. Daarin staat: «De financierbaarheid en mogelijke financieringsopties worden nader uitgewerkt met de intentie die uitwerking eind 2026 te hebben.» Dat is hopelijk toch een grapje? Dat moet hopelijk toch 2025 zijn? Maar als eind 2026 serieus de tijdlijn is wanneer we voor het eerst iets gaan horen over de toekomst van de Lelylijn, ben ik heel benieuwd of de Staatssecretaris vandaag nog steeds met droge ogen kan beweren dat de kans op die TEN-T-tranche al in 2027 echt niet minder is geworden.

Voorzitter, een aantal vragen hierover. Eén. Wil de Staatssecretaris zo snel mogelijk in Brussel in gesprek gaan over de gevolgen voor de Europese financiering voor de Lelylijn? Twee. Wil de Staatssecretaris tijdens die gesprekken vragen of de Eurocommissaris mogelijke risico's of gevolgen ziet voor hoe er wordt aangekeken tegen andere spoortrajecten van TEN-T, zoals Emmen-Rheine? Drie. Kan de Staatssecretaris de Kamer hierover naderhand informeren?

Voorzitter. Het weghalen van het geld voor de Lelylijn komt wat ons betreft op een moment dat de kansen in Duitsland juist toenemen. De nieuwe bondsregering zet een investeringsprogramma voor infrastructuur van miljarden op, in het bijzonder voor spoor. Onze Duitse bureaus hebben de blik nadrukkelijk op volgende generaties en op Europa gericht. Ik vraag het kabinet dan ook om in gesprek te gaan met de bondsregering en ook de relevante Länder over de Lelylijn en de Wunderline om te verkennen wat de kansen nog zijn. Kan de Staatssecretaris een brief toezeggen over de inspanningen van het kabinet om samen met de genoemde buitenlandse overheden te bezien wat er mogelijk is voor de Lelylijn en de Wunderline?

Tot slot, voorzitter. Kort nog iets over de bezuinigingen, waar collega De Hoop ook al over sprak. Ik wil dit niet dubbel doen, maar ik heb nog wel een aanvulling. Het CDA is ook fel tegenstander van bezuinigingen op regionaal ov. Maar als deze bezuiniging dan toch blijft staan, vragen wij de Staatssecretaris om de scherpe kantjes er zo veel mogelijk af te halen qua regionale gevolgen. Wij vinden het lovenswaardig dat Rover de regionale gevolgen zo goed in beeld heeft gebracht, maar dat is wat ons betreft eigenlijk het werk van het ministerie. Wij willen de Staatssecretaris dan ook vragen of hij de regionale gevolgen van de bezuinigingen in beeld wil brengen. Kan hij dat toezeggen? Gaat de Staatssecretaris zijn best doen om de grootste ongelukken te voorkomen? Wil het ministerie zijn eigen bereikbaarheidsdoelen, die ergens in een la liggen, toepassen bij de uitwerking van de regionale gevolgen?

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw bijdrage. De heer Pierik namens de BBB.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Je staat er nauwelijks bij stil als je er nooit gebruik van maakt, maar er rijden nog steeds heel veel dieseltreinen in Nederland. U raadt het al, ze rijden in de regio, op de plekken die in Den Haag niet altijd scherp in beeld zijn, op plekken ver weg van Den Haag en ver weg van de investeringen die in de Randstad zijn gedaan. Op 17 oktober vorig jaar gaf de Staatssecretaris aan dat het tijdpad voor het uitfasen van de dieseltreinen wordt afgestemd met aan de ene kant het aflopen van de concessies en aan de andere kant de levensduur van treinen. Daarbij ging het om de twee trajecten in Gelderland en Overijssel, de andere trajecten volgen daarna. Het uitfasen van dieseltreinen is cruciaal voor de bereikbaarheid en de voorzieningen in de regio en de mobiliteit van zijn inwoners die naar hun werk moeten, studies volgen, familie willen zien en noem maar op. Maar het is ook van groot belang voor de verdere economische ontwikkeling van de regio. Vandaar de volgende vragen aan de Staatssecretaris.

Is er in de begroting geld gereserveerd voor het uitfasen van de dieseltreinen? Hoe wil de Staatssecretaris zijn eerdere toezeggingen realiseren? Welke mogelijkheden ziet hij? Ligt er een planning op tafel? Collega's refereerden er al aan, het is dus een vraag die breed leeft. In hoeverre speelt netcongestie mee in het uitfasen van de dieseltreinen, is de volgende vraag. Zijn deze lijnen geëlektrificeerd? Is er vanuit het Ministerie van KGG ook geld beschikbaar?

Voorzitter. Het openbaar vervoer staat onder druk en dreigt door hoge kosten steeds minder toegankelijk en aantrekkelijk te worden. Onderhoud en aanleg van spoor zijn van groot belang om de bereikbaarheid in het hele land, regio en stad, te bevorderen. Maar voor veel van deze werkzaamheden dreigt vertraging door lange vergunningsprocedures en ecologische belangen die geborgd moeten worden. Zo kostte het ecologische traject van de Maaslijn grofweg 20 miljoen euro. Dit frustreert. Het kan namelijk sneller en het moet gewoon ook sneller. Er staan nog forse onderhoudsprojecten op de planning. Hier moet meer schot in komen. De BBB zegt dan ook: maak een realistische afweging tussen ecologische belangen aan de ene kant en tijd, kosten, veiligheid en economische impact aan de andere kant. Deelt de Staatssecretaris deze opvatting? Welke stappen gaat hij ondernemen om deze afweging beter te maken en de procedures te versnellen?

Ik blijf nog even bij het onderhoud en de geplande reconstructies. Ook bij de spoorbeheerders is er een tekort aan personeel. De uitvoering duurt daardoor langer en dat betekent dat ook overdag, wanneer burgers de trein nodig hebben, onderhoud moet plaatsvinden. Dat zijn lastige beslissingen. Onderhoud moet nu eenmaal. Uitstel van de werkzaam-

heden betekent oplopende kosten. Ziet de Staatssecretaris deze tweespalt ook? Welke ruimte ziet hij om concessie-eisen tijdig aan te passen, zodat er ruimte blijft voor het uitvoeren van deze onderhoudswerkzaamheden? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

U krijgt nog een interruptie van de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Is de heer Pierik bereid afstand te nemen van het broodjeaapverhaal dat het aan de BBB te danken is dat de Lelylijn is gered? De BBB is de fractie die tijdens de voorjaarsonderhandelingen voorop is gegaan in het doen van een greep uit de Lelylijnpot voor de bekende projecten.

De voorzitter:

Misschien even wachten tot de bel voorbij is. Hier bent u goed te horen, maar dat wil niet zeggen dat u ook goed te horen bent voor de mensen die dit debat op afstand volgen. Dit was de stemmingsbel, die nu voorbij is. Ga uw gang, meneer Pierik.

De heer Pierik (BBB):

Bedankt voor de vraag. Vooropgesteld dat ik niet bij de onderhandelingen over de Voorjaarsnota betrokken ben geweest en ik dit uit tweede hand heb: ik weet wel dat tijdens de onderhandelingen de BBB echt aan de noodrem heeft getrokken om er in ieder geval voor te zorgen dat de Lelylijn in beeld bleef, dat die op tafel bleef liggen. Er zullen ongetwijfeld ook nog andere partijen een rol in hebben gespeeld, maar de BBB heeft er in ieder geval het voortouw in genomen om de Lelylijn op de onderhandelings tafel te laten liggen en ook budget in het potje te laten.

De voorzitter:

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

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, dank. Mijn vragen waren helaas op, maar laat ik toch nog even iets afmaken. Spanje is inderdaad niet te vergelijken met Nederland, dat klopt, zeg ik richting de heer Heutink. Spanje is wel bereid om uit de geldboom, die wij hier ook hebben, geld te plukken voor het geven van subsidie, zodat mensen betaalbaar met de trein vervoerd kunnen worden. Dat doet Spanje wel, maar Nederland helaas niet. In die zin is Nederland inderdaad niet vergelijkbaar met Spanje. Daarnaast heb ik moties ingediend om naar andere buurlanden te kijken, want niet alleen in Spanje is het goedkoper, er zijn tig landen te noemen waarin het veel goedkoper is dan in Nederland, ook buurlanden: België, Duitsland en Frankrijk. Daar weigeren we naar te kijken. Ik heb daarover moties ingediend, maar daar heeft de PVV helaas ook tegen gestemd. Ik heb verder moties ingediend om tickets betaalbaar te maken, maar heel veel partijen, waaronder de PVV, hebben daartegen gestemd. Voorzitter. Dat brengt mij bij mijn bijdrage.

De voorzitter:

Voordat u aan uw bijdrage begint, heeft u al een interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik zie het toch een beetje als een bijdrage. Ik hoor de heer El Abassi zeggen dat er in Spanje heel veel subsidie is verstrekt, waardoor de prijzen laag zijn. We zijn daar allemaal op werkbezoek geweest om het systeem van open toegang te bekijken. Op de lijnen waar wij zijn gaan kijken, was inderdaad ook sprake van lage prijzen. Die waren er omdat er

sprake is van concurrentie tussen drie verschillende vervoersbedrijven die elkaar scherp houden. De een is beter hierin en de ander daarin en de prijs blijft laag. Uiteindelijk leidt dat tot een fantastische dienstregeling op de hogesnelheidslijnen voor alle reizigers in Spanje. Ik vraag me af of de heer El Abassi heeft opgelet tijdens dat werkbezoek. Het heeft immers niet met subsidie te maken. Ik ben het er wel mee eens dat de situatie in Spanje en Nederland niet exact hetzelfde is. Het zijn verschillende situaties. De infrastructuur is in grote mate aangelegd met geld uit Europa, maar de exploitatie is goedkoop door open toegang en niet door subsidie door de Spaanse overheid.

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

Daar heb ik een tweeledig antwoord op. Ja, het is een andere situatie. Dat heb ik nooit ontkend. Dat sowieso. Het andere is dat er wel een subsidie-component is, zowel lokaal als landelijk. Ik vraag me af of de VVD wel aanwezig is geweest bij dat werkbezoek. Er wordt ook gesubsidieerd vanuit de overheid. Hier wordt er geen cent voor uitgetrokken. Er wordt iedere keer verwezen naar een geldboom die niet bestaat. Spanje is wel bereid om hiervoor geld uit te trekken, maar Nederland niet. Daar moeten we gewoon eerlijk in zijn. Daarnaast gaat het om onderzoeksmoties. In die moties heb ik vooral gevraagd wat wij kunnen leren van Spanje. Ik heb niet gezegd dat we Spanje een-op-een moeten vergelijken met Nederland. Dat moeten we niet doen, we moeten wel kijken hoe Spanje het doet en wat wij kunnen leren van Spanje. Volgens mij zijn we daarom ook op werkbezoek naar Spanje geweest. Anders zijn we echt voor niks geweest met z'n allen.

De **voorzitter**:

Ik vond niet dat we daar voor niks waren, maar dat zeg ik als voorzitter.

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

Ik ook niet, voorzitter.

De **voorzitter**:

Het was een mooi werkbezoek. U hebt daar nog een interruptie over van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

We waren daar zeker niet voor niks. Volgens mij hebben we daar heel mooie dingen gezien door die opentoeegangslijnen goed te bekijken met elkaar. Als ik dan hoor dat hier geen cent overheidsgeld aan het ov wordt uitgegeven, dan denk ik: dat is wederom een onwaarheid die op tafel wordt gelegd. De hoofdrailnetconcessie van de NS is miljarden waard. We hebben een Mobiliteitsfonds waarin we ieder jaar weer miljarden steken, ook voor het ov en de infrastructuur. Dat we met elkaar discussie hebben over de exploitatie en hoe we prijsverhogingen willen oplossen, is logisch. Daar hebben we allemaal een andere mening over, maar om nou te zeggen dat er geen overheidsgeld naar het ov gaat? Dat is absoluut niet waar.

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

Ik kan het lekker kort houden. Wij weten dat wij er heel anders in zitten dan de VVD en dat ook andere partijen, met name linkse partijen, er heel anders in zitten dan de VVD. Ik vind het prima hoe de VVD erin zit. Wij vinden dat de tickets betaalbaar moeten zijn. Dat vinden wij heel belangrijk. De VVD zit meer op veiligheid en andere dingen. Vandaar dat ik vooral partijen die andere beloftes hebben gedaan, zoals de PVV, interrumpeer en niet de VVD. De VVD is daar gewoon eerlijk in. Ik wil het daarbij laten.

Voorzitter. Dan kom ik toch bij mijn bijdrage. Staatssecretaris Jansen is gedegradeerd tot toeschouwer bij een toneelstuk geregisseerd door zijn politieke baas Geert Wilders. Afspraken over de Voorjaarsnota die onze samenleving diep raken, worden gemaakt in achterkamertjes, zonder overleg met het kabinet. Transparantie? Democratische controle? Kennelijk geen prioriteit meer. Wat zich hier afspeelt, is ronduit kwalijk. Maar wie draagt hier dan de verantwoordelijkheid? Moet ik de Staatssecretaris hier ter verantwoording roepen of moet ik bij de heer Wilders zijn, die moeilijk bereikbaar is?

Voorzitter. Wat gaat er gedaan worden om de extreme stijging van prijzen van treinkaartjes te voorkomen? Niets. Niet eens een poging tot demping, terwijl we weten wat ons te wachten staat: een stijging van opnieuw 12%. Een retourtje Amsterdam-Maastricht van € 70, dat is net zo veel als een retourtje Amsterdam-Parijs met de TGV. Is dat het Nederland dat deze Staatssecretaris voor ogen heeft?

Voorzitter. Wat is de strategie van deze Staatssecretaris? Wacht hij totdat de reiziger het zelf niet meer redt of wacht hij op gesprekken die de heer Wilders in achterkamers voert? De enige boodschap die we keer op keer horen, is dat er nog gesprekken lopen, dat men er alles aan doet. Maar wat zijn de resultaten? Problemen eindeloos vooruitschuiven, dat is wat de Staatssecretaris doet. Wat heeft de Staatssecretaris concreet bereikt behalve het herhalen van lege toezeggingen? Waar is hij trots op? Daar ben ik oprecht nieuwsgierig naar.

De NS is teleurgesteld. De stad- en streekvervoerders luiden de noodklok. De sector staat onder druk. Terecht waarschuwt de brancheorganisatie OV-NL: we zijn het openbaar vervoer langzaam aan het uithollen. Terwijl de kosten blijven stijgen en de reizigersaantallen achterblijven, laat het Rijk het na om in te grijpen. Waarom komt er geen bijdrage vanuit het Rijk, zou ik willen vragen. Waarom wordt de verantwoordelijkheid doorgeschoven naar de reiziger?

Voorzitter. Ik heb al eerder een motie ingediend – die heeft het helaas net niet gehaald door het tegenstemmen van de hele coalitie – over het doen van onderzoek naar hoe er structureel financiële steun verleend kan worden aan de NS om toekomstige tariefstijgingen te beperken. Kan de Staatssecretaris vandaag beloven dit onderzoek alsnog uit te voeren en transparant te zijn richting ons als Kamer over wat we wel kunnen doen om op langere termijn te voorkomen dat de tickets duurder worden? Want onze burgers hebben duidelijkheid nodig voor het komende jaar en de jaren daarna. De Staatssecretaris moet die duidelijkheid bieden. Ik begrijp dan ook niet waarom de Kamer tot de zomer van dit jaar moet wachten op uitkomsten die nu al urgent zijn. Hoe kan het dat er geen plan ligt voor een sector die cruciaal is voor bereikbaarheid, duurzaamheid en gelijke kansen?

Voorzitter. Tot slot zou ik willen aangeven: kom met een voorstel; kom met een voorstel dat het openbaar vervoer beschermt in plaats van verder afbreekt. Bovenal: laat de reiziger, de alledaagse Nederlander, niet langer opdraaien voor politieke spelletjes achter gesloten deuren.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Grinwis namens de ChristenUnie is de laatste spreker aan de kant van de Kamer. Gaat uw gang. Meneer El Abassi, wilt u uw microfoon uitdoen? Dank u wel. Meneer Grinwis, gaat uw gang.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. De coalitie plunderde de Lelylijnpot en wie weet nog hoe het verder mot? De Staatssecretaris kan er ook geen chocola meer van maken en stuurde deze week maar een inhoudsloze brief. De coalitie viert ondertussen feest. Ik heb het al gezegd: ik ben echt blij met de Nedersaksenlijn en Meppel en zo. Daar zeg ik geen negatief woord

over. Ik sluit me wat dat betreft helemaal aan bij collega Vedder. Maar ik heb wel met plaatsvervangende schaamte het charmeoffensief in de noordelijke dagbladen gelezen, waarbij BBB zich als de grote redder van de Lelylijn presenteerde. De koektrommel plunderen, maar zeggen dat je de boel gered hebt omdat je een enkel mariakaakje hebt achtergelaten: je moet het maar durven. Ik was er vroeger thuis bij mijn moeder niet mee weggekomen.

Wat vindt de Staatssecretaris er eigenlijk van dat zijn reservering is geplunderd? Hij stond erbij en keek ernaar, en hoorde het achteraf. Het wil nog niet erg vlotten met het verdedigen van het belang van spoor en ov. Om maar gelijk naar de toekomst te schakelen: hoe gaat hij dan mijn gelukkig unaniem aangenomen motie van afgelopen dinsdag uitvoeren om tot een geloofwaardig pad voor financiering van de Lelylijn te komen? Hoeveel miljoen moet er aanstaande Prinsjesdag dan aan deze reservering worden toegevoegd uit de nieuwe jaarschijf die beschikbaar komt uit de doortrekking van het Mobiliteitsfonds? Ik ben benieuwd. Hoe gaat u zich bij de augustusbesluitvorming opwerpen? Als beschermheer van trein en ov? Of gaat de augustusbesluitvorming op dezelfde wijze beslecht worden als de Voorjaarsnota?

Voorzitter. Met de 100 miljoen uit de Lelylijnpot komt de aanpak van flessenhals Meppel van de grond, inclusief het wegwerken van overgangen tussen Meppel en Zwolle. Kunnen er nu al gauw extra treinen naar Groningen gaan rijden? Bij Harderwijk was een reservering al voldoende om extra treinen te laten rijden. Is dat hier, al of niet in een kwartierdienst, ook mogelijk? Is de Staatssecretaris bereid dit in kaart te brengen? Ik leg de vinger opnieuw bij het standstillprincipe: geen extra treinen laten rijden als dat de verkeersveiligheid verlaagt. Dat is krom, omdat er wel extra auto's mogen rijden. Hoe staat het met de nieuwe beleidsuitwerking spoorveiligheid die toegezegd was? Zeker nu de MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn gaat starten, is tempo vereist, denk ik. Dat moet echt gebeuren met een redelijke interpretatie van dit principe. Het kan niet zo zijn dat er bij ieder karrenspoor een tunnel moet komen. Graag een reactie.

Ik heb bij het notaoverleg MIRT een motie ingediend over een nieuw station in Stadskanaal bij Dideldom. De Staatssecretaris zei toen dat die motie ontijdig was. Ik heb 'm dus niet in stemming gebracht. Dat zou ik eigenlijk alsnog wel willen doen, nu dit besluit is genomen. Het realiseren van een tijdelijk station in het noorden van Stadskanaal, terwijl de zuidkant een logischere plek is, is immers kapitaalvernietiging. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegen aan?

In oktober gaf de Staatssecretaris aan dat het uitfaseren van de laatste diesellijnen wordt afgestemd op aflopende concessies en het einde van de levensduur van dieseltreinen. De klok tikt inmiddels door. In 2035 gaan nieuwe concessies in Noord-Nederland van start en worden treinen vervangen. Voor die tijd moeten de lijnen dus geëlektrificeerd worden. Anders moeten daar opnieuw dieseltreinen worden ingezet. Elektrificatie of inbouw van waterstofaandrijving lopende de concessie is kapitaalvernietiging. Er is nu dus gewoon een concreet plan nodig voor deze lijnen. Hoe gaat de Staatssecretaris de uitfasering van dieseltreinen aanpakken? Komt hij met een plan? Wil hij dat toezeggen? Wil de Staatssecretaris hierover in overleg met provincies en ProRail? Deze vragen zijn ook relevant voor de spoorlijnen tussen Arnhem, Tiel en Geldermalsen, dus die neem ik gelijk maar even mee.

Voorzitter. Zeeland heeft zo snel mogelijk duidelijkheid nodig over de spoorveiligheidsproef in 2029. Hoe staat het met de uitvoering van mijn motie hierover? Hoe gaat de hinderbeperking eruitzien? Welke structurele verbeteringen voor de Zeeuwse reiziger liggen op tafel om onderzocht te worden? Hoe staat het met de extra treinen conform het pakket Wind in de zeilen? Hoe staat het met het onderzoek naar de baanstabieliteit? Laat de Zeeuwse reiziger niet in de kou staan, Staatssecretaris.

Voorzitter. De aanleg van de spoorbrug bij Meteren gaat voor meer goederentreinen en dus meer overlast zorgen, met name in de nacht. Trillingsplaatjes op de spoorbruggen halveren de geluidsoverlast. Hiervoor is echter 20 miljoen nodig. Is de Staatssecretaris bereid hierover in gesprek te gaan met de regio, om dat bedrag samen op tafel te leggen?

Voorzitter. Ik heb zorgen over de werkzaamheden op het spoor in de komende jaren. Een groot deel van de infra nadert in de komende decennia het einde van de levensduur. Er is nog geen begin van een antwoord op hoe we dat gaan aanpakken. De aanbestedingsprocedures, de ecologische onderzoeken en de verantwoording moeten gewoon eenvoudiger. Erkent de Staatssecretaris dat en wat is hier binnen Europese regelgeving aan te doen? Snellere vergunningsprocedures en meer flexibiliteit zijn immers nodig. Het personeelstekort zal onvermijdelijk leiden tot uitloop van werkzaamheden. Er zal gewoonweg vaker overdag gewerkt moeten worden. Erkent de Staatssecretaris dit, hoe vervelend dat ook is? Hoe wil hij hiermee omgaan?

Voorzitter. Ten slotte rond ik af met de prijsstijging bij de NS. De Staatssecretaris heeft meermaals aangegeven bij de Voorjaarsnota met een structurele oplossing te willen komen voor de prijzen bij de NS voor het jaar 2026 en daarna. Die belofte kon niet worden waargemaakt of is niet waargemaakt. Is de conclusie niet gewoon dat deze coalitie en het kabinet niks met het ov en de trein opheeft, of in ieder geval bar weinig, en dat er per 2026 dus niet alleen veel minder bussen, vanwege de BDU en het studentenreisproduct, maar ook veel minder treinen gaan rijden? Ik hoop dat het anders is, maar ik eindig mijn soms positief getoonzette bijdrage toch met een ernstige zorg die niet zomaar lijkt te worden opgelost. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. We gaan schorsen. Ik kijk even naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Er zijn best wat vragen gesteld. Ik denk dat ik een halfuur nodig heb, voorzitter.

De voorzitter:

Dan gaan we een halfuur schorsen. Dan schorsen we tot 14.55 uur. Dan heeft u nog wat tijd om met de ambtenaren in conclaaf te gaan over de beantwoording. Ik schors dit debat tot 14.55 uur.

De vergadering wordt van 14.23 uur tot 14.56 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen dit commissiedebat Spoor. Welkom terug aan de Staatssecretaris. We gaan snel door met de beantwoording van de kant van het kabinet. De Staatssecretaris gaat de eerste termijn van de beantwoording vormgeven. Ik zou u, Staatssecretaris, willen verzoeken om aan te geven hoe u dat gaat doen, zodat het helder is voor de leden met welke blokjes ze rekening moeten houden. Dan noteren we dat even. Het woord is aan u.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Dank ook aan de commissie voor de gestelde vragen. Ik heb zes mappen: algemeen, tarieven, Nedersaksenlijn en Lelylijn, marktwerking, hsl en dan een heel dikke, laatste map overig.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen:**

Dank, voorzitter. Ik begin met het algemene deel. Het spoor blijft leveren. Of het nu gaat om de hoognodige verbindingen die daarmee tot stand worden gebracht of de discussies die we hierover met elkaar blijven voeren: het spoor is zeker nooit saai. Dit jaar rijden de treinen van NS voor het eerst onder de nieuwe hoofdrailnetconcessie. 2024 was daarmee het laatste jaar onder de oude concessie. Als ik terugkijk naar de prestaties uit 2024, zie ik dat de meeste prestaties van NS en ProRail verbeterd zijn, mede dankzij de genomen maatregelen uit het verbeterprogramma. Dat is een positieve ontwikkeling ten opzichte van de jaren daarvoor. Met de eindberekening van de concessie en de bonus-malusberekening van de streefwaarden blijft een bedrag over van een half miljoen euro dat lenW aan NS uitkeert. NS en lenW zijn overeengekomen dit bedrag te besteden aan sociale veiligheid, bijvoorbeeld aan de verdere uitrol van bodycams. NS en ProRail zijn ook in 2025 met goede prestatiecijfers gestart.

Uiteraard blijf ik zowel NS als ProRail stimuleren om de opwaartse lijn voort te zetten en het beste product aan de reiziger te leveren.

Voorzitter. Met spanning is uitgekeken naar de besluitvorming over de Voorjaarsnota. In het kabinet en tussen de coalitiepartijen is de afgelopen periode intensief gesproken over het vervolg voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Ook met de regio's zijn uitvoerige gesprekken gevoerd. De onderhandelingen tussen de fractievoorzitters van de coalitiepartijen, bekrachtigd door het kabinet, hebben onder andere geresulteerd in een reservering van ruim 1,9 miljard euro voor de MIRT-verkenning, de Nedersaksenlijn en 100 miljoen euro extra voor de flessenhals Meppel. Ik begrijp en heb gemerkt dat dit besluit tot ambivalente gevoelens leidt, zowel in de Kamer als in de regio. Graag wil ik nogmaals duidelijk stellen dat dit kabinet overeenkomstig het regeerprogramma vasthoudt aan het zetten van betekenisvolle stappen voor zowel de Nedersaksenlijn als de Lelylijn. We gaan aan de slag met het Masterplan Lelylijn en de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn.

Bij de Voorjaarsnota is toegewerkt naar besluitvorming over extra middelen voor het openbaar vervoer, om zo de stijging van tarieven voor NS-reizigers, de gevolgen van de BDU-korting voor reizigers in de twee vervoerregio's en de herijking van de ov-studentenkaart voor alle ov-reizigers te kunnen dempen. Hier zijn echter helaas geen middelen voor gevonden. In 2025 hebben het Rijk en NS allebei een incidentele bijdrage geleverd, waardoor deze tariefstijging is gehalveerd. Voor de tariefstijging in 2026 en verder is er nog geen duidelijkheid over een oplossing. Die duidelijkheid moet wel snel komen. Ik ben op dit moment dan ook nog in gesprek met NS over welke bijdrage NS kan leveren aan lagere tarieven. Dat zijn geen eenvoudige gesprekken, omdat NS al voor een grote besparingsopgave staat. Echter, zoals eerder al met uw Kamer besproken, is een stijging van de tarieven met 12% of, zoals ik eerder heb aangegeven, met meer dan 10% wel erg fors. Ik zal er dan ook alles aan doen om deze prijsstijging zo veel als mogelijk te beperken.

Zoals gezegd: het spoor blijft leveren. Ik kijk er dan ook naar uit om samen met de sector eraan te blijven werken om het spoor iedere dag een stukje mooier te maken. Dat was de inleiding, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zou voor de administratie nog even willen zeggen dat ik in de eerste termijn van de kant van het kabinet vier interrupties wil toestaan, maar wel korte. Als ik naar de klok kijk, zijn we al halverwege de tijd. Ik zou dus vier interrupties willen aanhouden en het aan het eind van elk blokje willen doen. Dat is iets efficiënter dan het steeds tussendoor doen.

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

Wat mijn angst was, hoor ik nu eigenlijk ook van de Staatssecretaris: voor het komende jaar wordt wat betreft de prijsstijgingen van de NS bij de begroting gezocht naar manieren om dit te kunnen matigen of voorkomen. Dat gebeurt eigenlijk elk jaar. Ik zou van de Staatssecretaris graag horen of hij bereid is om het dit jaar op een structurele manier te doen, zoals hij eerder heeft toegezegd. Wil hij voor de zomer in kaart brengen wat ervoor nodig is om op een structurele manier ervoor te zorgen dat die treinkaartjes niet nog duurder worden?

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik net aangegeven dat ik ook aan NS vraag hoe zij daar invulling aan kunnen geven. Dat is los van het feit dat wij natuurlijk ook zelf continu in gesprek zijn en bekijken hoe wij daar een oplossing voor kunnen bedenken. Mijn voorkeur is dat het structureel is. Dat heb ik de vorige keer en al meerdere keren aangegeven. Lukt het niet structureel, dan kijken we hoe het incidenteel kan. Het komt niet alleen van NS vandaan; wij kijken natuurlijk ook naar wat wij zelf kunnen vinden om hier invulling aan te geven. Gisteren was nog de bespreking van de Landelijke OV- en Spoortafel, waar alle vervoerders aan tafel zaten. Daar hebben we natuurlijk ook uitgebreid over deze materie gesproken.

De **voorzitter**:

En het verzoek om dat voor de zomer aan de Kamer te doen toekomen, is dat haalbaar?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb net aangegeven dat het bij de begroting komt, dus in het najaar. De vraag aan de heer De Hoop is dan: wat wilt u precies van mij weten?

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

Ik denk dat het de Kamer helpt als wij voor de zomer van de Staatssecretaris in kaart gebracht krijgen wat er nodig is om met een structurele oplossing te komen om die tariefstijging te voorkomen. Kan de Staatssecretaris dat op papier zetten voor de zomer?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat kan ik toezeggen aan de heer De Hoop.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is goed dat de Staatssecretaris aan NS vraagt hoe zij zelf invulling kunnen geven aan het omlaaggaan van die tarieven. Dat kunnen we alleen maar aanmoedigen. Tegelijkertijd schrijft de Staatssecretaris ook op in zijn brieven dat mogelijkheden tot besparen of het maken van meer efficiëntieslagen er niet zijn. Als de Staatssecretaris dat opschrijft, hoe denkt de Staatssecretaris dan nog in gesprek te kunnen met NS om vervolgens zelf invulling te kunnen geven aan het verlagen van tarieven?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank aan de heer Heutink voor deze vraag. Het heeft inderdaad mogelijk tot gevolg dat zal worden gekeken naar bijvoorbeeld verschraving van het aanbod, als er niet op een andere manier geld kan worden gevonden. Het moet uit de lengte of uit de breedte komen; dat is de afweging die gemaakt wordt. Dat zijn we nu met NS aan het bespreken. We zijn ook zelf aan het kijken hoe wij daar een goede bijdrage aan zouden kunnen leveren.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: het moet uit de lengte of uit de breedte komen. In de brief waar de heer Heutink naar verwijst staat inderdaad: bij de NS valt niet veel meer te halen. We hebben net een aantal suggesties gedaan. Ik heb de suggestie gedaan: kijk nou bijvoorbeeld eens naar die deur-tot-deurdiensten. Dat is een dienstverlening van NS die niet per se hoort tot de kerntaak om mensen van perron naar perron te brengen. Daar gaat veel geld in om, hebben we gezien. Er is dus echt nog veel aan gelegen om ook dat soort dingen heel zorgvuldig en heel serieus te onderzoeken en als optie mee te nemen. Dat is ook letterlijk mijn vraag. Ik denk dat u gaat zeggen dat u daarop terugkomt in het volgende blokje. Maar omdat nu al wordt gezegd dat het uit de lengte of uit de breedte moet komen, weet ik al bijna zeker hoe er in het volgende blokje wordt gereageerd, dus ik geef het toch nog een keer mee. De vraag is dus: neem afstand van die taken die niet per se tot de kerntaken van NS behoren.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik hoor heel goed wat mevrouw Veltman namens de VVD vraagt. Inderdaad, ik kom daar in een ander blokje op terug. Ik zou het antwoord dat ik verder wil geven ook daar willen parkeren. Misschien verras ik u positief.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaat u volgens mij door met het volgende blokje, over tarieven.

Staatssecretaris **Jansen**:

Klopt, voorzitter. Een vraag van de heer Van Dijk van NSC: wordt er nog gezocht naar structurele extra middelen voor de NS-tarieven bij Prinsjesdag? Ik heb volgens mij al meerdere keren betoogd dat we voor grote financiële opgaven staan, waarvoor bij de Voorjaarsnota helaas geen rijksbijdrage is gevonden. Naar alle waarschijnlijkheid zal dit bij Prinsjesdag even lastig zijn, dus ik wil geen verwachtingen scheppen die ik niet waar kan maken. Ik ben op dit moment natuurlijk wel, zoals ik net al aangaf, met NS in gesprek om te kijken wat er wel mogelijk is. Maar ook hier geef ik wel degelijk de waarschuwing dat het er allemaal niet makkelijker op is geworden.

Nog een vraag van de heer Van Dijk, maar ook van mevrouw Veltman van de VVD: kan ik bevestigen dat ik een stijging van 12% van de prijs niet zal accepteren? De gesprekken lopen. De lopende gesprekken gaan vooral over de opties waarmee de NS-tariefstijgingen kunnen worden gedempt, in ogenschouw nemend wat dat eventueel zou kunnen betekenen voor de dienstverlening, los van de andere opties die mevrouw Veltman net noemde. Het kabinet streeft ernaar het gesprek met NS zo snel mogelijk af te ronden en de Kamer voor de zomer te informeren over de uitkomsten. Ik heb aangegeven dat ik meer dan 10% onacceptabel zou vinden. Daar sta ik nog steeds achter. Dat is de zoekrichting die ik voor ogen heb.

Een vraag van mevrouw Veltman en de heer Heutink, PVV: heb ik voldoende in beeld dat er geld gaat naar de commerciële tak van NS? NS voert een strikt gescheiden boekhouding tussen concessieactiviteiten enerzijds en overige activiteiten anderzijds. Een andere koers op overige activiteiten, bijvoorbeeld door bepaalde taken op stations niet meer te doen, leidt niet tot lagere tarieven op het hoofdrailnet. Ik snap natuurlijk wel de gevoelens in de Kamer daarover. Over de commerciële tarieven van NS en de boekhouding gaat uiteindelijk de Minister van Financiën. Dat zijn echt twee gescheiden zaken die niet met elkaar vermengd zijn. Dan heb ik nog een vraag van de heer Heutink: geloof ik wat NS aangeeft, namelijk dat er geen efficiencytaken geschrapt kunnen worden? Bij de gunning van de hoofdrailnetconcessie zijn met NS vergaande efficiencyafspraken gemaakt. Uit de externe validaties van de bedrijfsvoering van NS

bleken geen aanvullende grote besparingsmogelijkheden zonder dat daarbij de operationele prestaties van NS in gevaar komen. NS heeft te maken met stijgende kosten, nog steeds achterblijvende reizigersaantallen en afspraken met IenW over aantallen treindiensten en kwaliteit. Op een gegeven moment is het maximum bereikt van wat je van NS zou kunnen vragen. Maar ik voer natuurlijk nog steeds wel die gesprekken over het dempen van de tarieven, waarbij we wel de zorgvuldige afweging maken wat de consequentie daarvan is.

Een vraag van mevrouw Veltman: hoe en wanneer ga ik de deur-tot-deuractiviteiten losweken van NS en vrijmaken voor de markt? Een van de hoofddoelen uit de concessie is het faciliteren dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur tot deur kunnen reizen. Daarom moet NS ook invulling geven aan het faciliteren van die reis van deur tot deur. Gemaakte afspraken over MaaS in de concessie zijn juist bedoeld om een gelijk speelveld te borgen. Daar zien we ook op toe.

Een vraag van de heer Heutink, PVV. Het rapport van eConomics wijst uit dat ticketprijzen aan derden uitbesteden een besparing voor NS oplevert. Waarom neem ik dit niet serieus, was de vraag van de heer Heutink. De verkoop van tickets behoort tot de kernactiviteiten van NS. NS is zelf opbrengstverantwoordelijk en zet er met zijn verkoopactiviteiten op in om meer reizigers aan te trekken. Dat is ook van belang om financieel gezond te blijven.

Nog een vraag van de heer Heutink: hoe ga ik de effecten van de BDU-korting opvangen? Zoals ik net al schetste, is er een grote rijksbrede opgave en is het bij de voorjaarsbesluitvorming helaas niet gelukt. Dat neemt niet weg dat we hier nog wel volle bak op inzetten. Voor de ontwerpbegroting 2026 hopen we met een oplossing te komen. Zoals ik net ook al aangaf richting de heer Hoop hebben we hier gisteren ook nog over gesproken aan de Landelijke OV- en Spoortafel. Het is on top of mind, ook bij de regionale bestuurders en alle vervoerders die daarbij aanwezig waren.

Een vraag van de heer De Hoop, GroenLinks-Partij van de Arbeid, over de Onderwegpas: kan ik aangeven wanneer deze wordt ingevoerd? Laat ik de heer De Hoop napraten: ik ben ook hartstikke blij met de uitkomst van het kabinetsbesluit over de Onderwegpas en met het feit dat het kabinet middelen uit het eigen Klimaatfonds ter beschikking stelt. Tegelijkertijd zijn we ook afhankelijk van het honoreren van de Nederlandse aanvraag vanuit het Social Climate Fund. Dat is nog geen gelopen race, maar daar zijn we wel positief over. Uitsluitel daarover krijgt Nederland uiterlijk in november van dit jaar. Maar de NOVB-partijen zitten natuurlijk in de tussentijd niet stil en zijn al druk aan de slag. We proberen in gezamenlijkheid in te zetten op 2026. Dat is overigens ook de start van de looptijd van het fonds.

Een vraag van mevrouw Veltman: is er gekeken naar een bredere Onderwegpas die ook beschikbaar is voor de werkende middenklasse? Ja, er is naar gekeken. We hebben gekeken naar tickets voor iedereen, het NL-ticket voor een vast bedrag per maand. Ik heb u over de verschillende alternatieven vorig jaar november geïnformeerd. De kosten daarvoor zijn zeer hoog, omdat vergroting van de doelgroep ervoor zorgt dat dit afgesnoept wordt van bestaande abonnementen en dat voor vervoerders inkomstenderving betekent. Daarnaast is het Social Climate Fund vooral bedoeld voor mensen met een krappe beurs. Er is gekeken of met de beschikbare middelen een grotere doelgroep bediend kan worden, bijvoorbeeld 130% van het sociaal minimum, maar met het beschikbare budget lukt dat helaas niet. Dat neemt niet weg dat doordat nu een gedeelte wordt gefinancierd uit de fondsen, en gemeenten wellicht ruimte krijgen om het product op te plussen naar een grotere doelgroep. Maar vanuit ons hebben we het onderzocht en is dit de consequentie.

Een vraag van mevrouw Vedder, CDA: kan ik inzicht geven in de gevolgen van de bezuiniging? Ik waardeer enorm wat Rover heeft gedaan door dit

heel concreet aan te geven, want zo worden de gevolgen ook inzichtelijk voor de reiziger. Maar dit zijn natuurlijk niet de definitieve gevolgen. Dit zijn interpretaties en inschattingen. Uw Kamer heeft mij dit ook al eerder gevraagd, in een motie van de heer De Hoop. Ook heb ik uw Kamer op 1 april geïnformeerd dat decentrale overheden mij hebben aangegeven hoe dit op hoofdlijnen zal uitpakken. Om aan uw vervolgvraag en de motie van de heer De Hoop tegemoet te komen, moet ik eerst afwachten wat er vanuit de partijen, vervoerders en decentrale overheden nog naar mij toe komt. Ik hoop u daarover na de zomer te kunnen informeren. En nogmaals, ik heb die vraag gisteren ook aan de Spoortafel gesteld. Het helpt namelijk enorm als wij dat inzichtelijk kunnen maken, ook tegenover de Kamer.

De laatste vraag in dit blokje is van de heer El Abassi van DENK, die net binnenkomt, dus goede timing. Kom ik met een plan dat het ov beschermt? Ik ben nog volop met NS in gesprek over de structurele oplossing voor de tarieven in 2026 en verder. Het zijn positieve gesprekken omdat er een gezamenlijke wens is om eruit te komen. Maar ze zijn natuurlijk ook complex. NS voert binnen de eigen organisatie al veel efficiëntiebesparingen door. Het streven is, zoals ik eerder al zei, om de Kamer voor de zomer van 2025 over de uitkomsten te informeren. Dat waren alle vragen in dit blok.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we als eerste naar de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik wil eerst terugkomen op dat rapport van eConomics dat stelt dat je 239 miljoen euro kunt besparen als je het proces van de kaartverkoop niet meer door NS zelf laat uitvoeren, maar door marktpartijen. De Staatssecretaris geeft aan dat dat niet ten goede komt van het besparen van financiële middelen, omdat het verkopen van tickets een kerntaak is. Natuurlijk, ze moeten kaarten verkopen om hun treinen te kunnen laten rijden. Maar als blijkt dat er marktpartijen zijn die het proces van het verkopen van kaartjes 239 miljoen euro goedkoper kunnen doen dan NS zelf, betekent dat per saldo dat we 239 miljoen euro minder bij NS hoeven neer te leggen. Dan is dat gewoon de besparing die we hebben. Dan moet de Staatssecretaris dat toch serieus gaan overwegen? Hier ligt een bak met geld! We kunnen het door iemand anders laten doen, door marktpartijen. Misschien kunnen die ook wel meer kaarten verkopen dan NS zelf doet. Dan moet hij die kans toch met beide handen aangrijpen?

Staatssecretaris Jansen:

Natuurlijk ben ik ook geïnteresseerd in dat soort besparingen. We voeren daar het gesprek over. Maar op dit moment zien wij niet die bedragen die in dat rapport genoemd worden. Wij zien niet dat die in zo'n omvang vrij zouden kunnen komen, maar het is natuurlijk een serieuze optie, die wij wel degelijk met elkaar bespreken.

De heer Heutink (PVV):

Dan hoop ik dat de Staatssecretaris ons in ieder geval kan toezeggen dat hij dat rapport echt serieus gaat bestuderen en NS desnoods de opdracht geeft om te gaan kijken hoe de kaartverkoop overgelaten zou kunnen worden aan marktpartijen, aan derden. Als de Staatssecretaris zegt dat er geen ruimte meer is om te besparen of dat hij geen besparingsmogelijkheden meer ziet, terwijl wij zien dat de NS-directie nog steeds 2 miljoen euro per jaar binnenharkt, dan vraag ik mij wel echt af wie hier voor de gek houdt.

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij houdt niemand iemand voor de gek, laten wij daar heel duidelijk in zijn. Ik neem rapporten die ik onder ogen krijg altijd serieus. Die lees ik ook. De afspraken over de honorering van de NS-directie zijn gemaakt met de aandeelhouder. Daar ga ik niet over. Dat is een gegeven waar ik mee werk.

Mevrouw Veltman (VVD):

De Staatssecretaris refereert zojuist aan het doel dat de NS heeft, namelijk faciliteren dat de NS-reiziger zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur tot deur kan reizen. Dat hebben we allemaal kunnen lezen in de artikelen van de concessie. Daar staat niet in dat de NS per se zelf de kaartverkoop moet doen. Mensen zo optimaal mogelijk van deur tot deur laten reizen, kun je doen door op tijd te rijden, door te zorgen voor goede aansluitingen, door samen te werken met derden en/of door een open markt de mogelijkheid te geven om werk te doen dat de NS dan niet zelf hoeft te doen. Er zijn vele mogelijkheden. Ik zou de Staatssecretaris eigenlijk willen oproepen om zich niet te laten belemmeren door dat artikel, maar dat artikel juist leidend te laten zijn om het beter te doen en het aan de markt over te laten.

Staatssecretaris Jansen:

Ik zie wel degelijk ook de ruimte die er bestaat met betrekking tot dat artikel. Dat is precies de reden waarom ik anderhalve maand of twee maanden geleden heb gesproken met de MaaS-partijen en waarom ik hierover ook met NS van gedachten wissel. Ik wil namelijk ook weten hoe we uitvoering kunnen geven aan deze tekst die daarin staat. Het hoeft niet per se zo te zijn dat de NS dat doet. Het gaat erom dat de reiziger van deur tot deur zo optimaal mogelijk wordt gefaciliteerd. Volgens mij is dat letterlijk wat er staat. Daar proberen wij uitvoering aan te geven, maar dat kan op meerdere manieren.

De heer El Abassi (DENK):

Ik had de Staatssecretaris gevraagd naar concrete oplossingen. Ik dacht dat hij aangaf daar een antwoord op te geven. Eén. Hij was niet concreet. Wat de Staatssecretaris nu doet, is precies wat ik in de zin daaraan voorafgaand had gezegd, namelijk problemen eindeloos vooruitschuiven. Hij geeft weer aan: we zijn in gesprek met NS. In gesprek gaan met NS is prima, maar wat wil de Staatssecretaris gaan doen? Wat gaat hij concreet doen om het vervoer weer betaalbaar te maken? Dat is één. Het tweede – dat wil ik de Staatssecretaris ook meteen meegeven; dan heeft hij dat punt ook – is dat de Staatssecretaris aangeeft dat het een positief gesprek is. Wij zijn allemaal gemaild door de NS. Ik zie hier niks positiefs aan. NS is teleurgesteld. «Er is geen geld vrijgemaakt. We blijven achterlopen op de inflatie. De treintickets worden duurder. We maken ons zorgen.» Dit is toch geen positief gesprek?

De voorzitter:

Ik vind het wel lekker effectief, twee interrupties ineens. Ik moedig de andere leden aan om dat ook te doen. Dan maken we lekker tempo.

Staatssecretaris Jansen:

Laat ik beginnen met het tweede deel. Een gesprek kan positief zijn, maar het resultaat dat daaruit komt, kan minder positief zijn. Zo bedoel ik mijn opmerking. Het zijn gewoon constructieve gesprekken, op een positieve manier, maar dat wil niet zeggen dat we er al uit zijn met elkaar. Dan hadden we hier namelijk wel een ander verhaal neergelegd. Wat betreft het vooruitschuiven: ik heb heel duidelijk aangegeven dat het niet gelukt is bij de Voorjaarsnota en dat we kijken of we richting het najaar wel met een oplossing kunnen komen. We zijn hierover in gesprek

– dat heb ik net aangegeven en dat heb ik gisteren ook aan de Spoortafel gedaan – met alle openbaarvervoerpartijen, maar ook met bijvoorbeeld het spoorgoederenvervoer. Ook daarmee hebben we gesproken over hoe zij aankijken tegen de huidige situatie en tegen de langetermijndoelen die we met z'n allen nastreven. We proberen hier op een goede manier invulling aan te geven, maar ik moet ook tegen de heer El Abassi zeggen dat ik hier niet van vandaag op morgen een oplossing voor heb. Dit vraagt helaas tijd. Dat betekent dat we regelmatig gesprekken hebben en dat we kijken hoe er toch op een bepaalde manier met dingen geschoven kan worden – misschien met middelen, misschien kan dat binnen onze eigen begroting of misschien moeten we hiervoor naar het kabinet toe – zodat we hier toch invulling aan kunnen geven.

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

Dan kan ik ook meteen mijn conclusie trekken, namelijk dat de Staatssecretaris het weer vooruitschuift. Geen antwoord op de vraag, maar weer in gesprek met de NS. Dat is één. Twee is dat hij aangeeft dat het positieve gesprekken zijn. Positief? Ja, misschien voor de Staatssecretaris. Ja, misschien voor dit kabinet. Maar nee, niet voor de mensen. En nee, niet voor NS. Dat blijkt duidelijk uit de mail.

Voorzitter, ik heb wat dat betreft verder geen vragen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond. Dan gaan we naar het volgende blokje: de Nedersaksenlijn en de Lelylijn.

Staatssecretaris **Jansen**:

Nee, ik ga verder met het blokje tarieven.

De **voorzitter**:

Sorry?

Staatssecretaris **Jansen**:

Nee, het blokje tarieven heb ik al gehad. Excuus. De stapel wordt kleiner.

De **voorzitter**:

Dat is precies de bedoeling. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik begin met een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Hij zegt dat het belangrijk is dat nu ook de schop de grond in gaat voor de Nedersaksenlijn. Zijn er nog hordes te nemen? Wat doet de Staatssecretaris daar concreet aan? Wil hij bij het BOL afspraken maken over de start van de MIRT-verkenning? Wij zijn van plan zo snel mogelijk met de regio het gesprek te voeren over de verkenning: wanneer kunnen we die starten? Wij willen de schop ook zo snel mogelijk de grond in krijgen, maar daarvoor moet de begroting zijn vastgesteld. Daarnaast willen we ook goede afspraken maken met de regio. Ik zie trouwens ook een regionale bestuurder hier op de tribune zitten. Bij het BO Leefomgeving wil ik afspreken dat we uiterlijk bij het BO MIRT de startbeslissing nemen. Als zaken al eerder kunnen, zullen we dat natuurlijk niet nalaten. Dat is de situatie zoals die nu is.

Nog een vraag van de heer Van Dijk: kan ik garanderen dat voor 2040 de eerste treinen rijden op de Nedersaksenlijn? Laten we in ieder geval stellen dat de ambitie is om zeker voor 2040 de eerste treinen te laten rijden. Garanties kan ik nooit geven, want je weet nooit wat je tegenkomt, maar wij gaan alles op alles zetten om dit moment te kunnen halen. Wat ons betreft wordt het dus voor 2040.

Nog een vraag van de heer Van Dijk. Nu is het volledige budget van de Nedersaksenlijn gereserveerd. Loont het niet de moeite om toch ook

Europese cofinanciering te blijven zoeken? Kan ik aangeven of ik daar nog steeds mee aan de slag ben? Zoals ik eerder heb aangegeven is Veendam-Emmen het deel waar de grootste kostenpost zit. Dat is geen onderdeel van een trans-Europese transportnetwerkverbinding, iets wat wel een voorwaarde is voor Europese financiering. De kosten om aan het TEN-T te voldoen zijn hoog. Ik zie hier voor de Nedersaksenlijn niet direct kansen. Voor de Lelylijn kijken we uiteraard wel naar de Europese financiering, maar dat was al eerder bekend.

Nog een vraag van de heer Van Dijk. Wil ik nog steeds commitment uitspreken met betrekking tot de Lelylijn en het masterplan? Heel simpel: ja, dat is er nog steeds. We gaan er gewoon mee aan de gang.

Een vraag van Volt, mevrouw Koekkoek. Ben ik op de hoogte van de sociaal-economische effecten van de Nedersaksenlijn en de Lelylijn en worden deze vergeleken? Ja, wij zijn zeker op de hoogte hiervan. Het is in de MIRT-onderzoeken uitgebreid onderzocht. Ik heb hierover overigens ook in september vorig jaar een Kamerbrief gestuurd.

Ik zeg in de richting van mevrouw Koekkoek dat er geen sprake is van een toezegging vanuit Europa voor 30% van de aanlegkosten. Dit heb ik ook toegelicht aan de heer Van Dijk in de beantwoording van de Kamervragen.

Nog een vraag van mevrouw Koekkoek. Hoe ziet het tijdpad van de realisatie van de Lelylijn eruit? Het masterplan wordt op dit moment uitgewerkt. Ik heb in de Kamerbrief aangegeven dat we dit gedegen willen doen en dat we het masterplan in 2026 afronden. Er is zicht op minimaal 75% van de financiering nodig voordat er gestart kan worden met een MIRT-verkenning. Hierna volgen de planning- en studiefase en de realisatiefase. Wij blijven ons natuurlijk wel inzetten voor de totstandkoming van de Lelylijn voor 2050, zoals we al eerder hebben aangegeven. De heer Grinwis van de ChristenUnie vraagt wat ik vind van het gebruik van de reservering Lelylijn voor de Nedersaksenlijn. Ik heb natuurlijk in de Kamerbrief aangegeven dat ik denk dat wat er gebeurd is en wat wij als kabinet hebben vastgesteld begrijpelijk is. Het is begrijpelijk is dat wij tot dat besluit zijn gekomen, maar het roept wel ambivalente gevoelens op bij de regio en ook hier in de Kamer. Enerzijds is er blijdschap omdat er een verkenning wordt gestart voor de Nedersaksenlijn. Anderzijds is er teleurstelling over het grotendeels vervallen van de reservering voor de Lelylijn. Ik begrijp dit. Aan de andere kant ben ik ook positief over het feit dat we zowel voor de Nedersaksenlijn als voor de flessenhals Meppel stappen hebben kunnen zetten.

Een vraag van de heer Grinwis en de heer Van Dijk. Hoe ga ik de motie-Grinwis om tot een geloofwaardig pad voor financiering te komen uitvoeren? Deze motie is onlangs aangenomen. Ik ga ermee aan de slag. We hebben twee verschillende routes. Met de regio wordt een masterplan opgesteld en in dat masterplan worden onder andere de financierbaarheid en de mogelijke financieringsopties van de Lelylijn nader uitgewerkt. De intentie is de uitkomst eind '26 te presenteren. In het kabinet wordt gesproken over de uitvoedingsstrategie met betrekking tot wonen en bereikbaarheid. Ook hier zien wij kansen voor de Lelylijn. Hierover wordt uw Kamer kort na de zomer geïnformeerd. Daarmee zoeken we dus ook de verbinding met andere doelstellingen.

Een vraag van de heer De Hoop, GroenLinks-PvdA, en mevrouw Vedder van het CDA. Hoe denken we dat de Europese Unie bereid is om investeringen te doen in de Lelylijn? De verwachting is dat ik hier stappen in zet. Volgens mij heb ik uitgebreid gereflecteerd op de Europese kansen in antwoord op de vraag van de heer Van Dijk en overigens ook van de heer Eerdmans. Ik heb over dit onderwerp al meerdere keren gesproken met de betreffende Eurocommissaris, de heer Tzitzikostas. De Eurocommissaris heeft aan mij bevestigd dat de bijdrage vanuit Europa aanvullend is op de nationale bijdrage en vooral bestemd is voor het grensoverschrijdende deel. De 3 miljard is daarmee voor Europa nog niet voldoende. Hiervoor is ook voor hen zicht nodig op het grootste deel van de aanlegkosten. De

internationale component zit daarnaast niet in de kostenherhaling voor Groningen-Lelystad. Daarbij zijn we afhankelijk van de nieuwe spelregels in het Europees Meerjarig Financieel Kader, dat in 2028 pas wordt vastgesteld, inclusief de besluitvorming over het vervolg op een Europees infrastructuurfonds, CEF.

Een vraag van mevrouw Vedder, CDA. Met betrekking tot Duitsland nemen de kansen toe. Kan ik aangeven welke inspanningen het kabinet samen met buitenlandse overheden gaat doen om financiering te regelen voor de Lelylijn? Wij hebben zeer intensief contact gehad met het vorige kabinet in Duitsland over grensoverschrijdende verbindingen. Dat gaan we ook doen met het nieuwe kabinet dat er nu is. Daarnaast hebben we ook overleg met de verschillende Bundesländer aan de andere kant van de grens. Ik ga graag het gesprek aan, maar hoeft dat wat mij betreft niet in een brief aan uw Kamer toe te zeggen zoals mevrouw Vedder mij vraagt. Wat mij betreft zijn die gesprekken gewoon standaard en komen ze regelmatig terug als ik daar ben. Volgens mij ga ik zelfs nog deze maand of begin komende maand naar Berlijn om onder andere weer daarover te praten.

Een vraag van de heer Van Dijk, NSC. Kan de intercityverbinding en ook de hsl-verbinding richting Scandinavië onderzocht worden? Dit is in het MIRT-onderzoek onderzocht. De internationale component zal zeker in het masterplan worden meegenomen in het perspectief over 100 jaar. Een langer tracé betekent natuurlijk wel extra kosten; het deel tussen Groningen en de grens is namelijk niet in de raming opgenomen.

Een vraag van de heer Grinwis en mevrouw Vedder. Kunnen er met de 100 miljoen extra voor Meppel nu al gauw extra treinen naar Groningen gaan rijden? Bij Harderwijk was een reservering immers al voldoende om extra treinen te rijden. Is dat hier, al dan niet in een kwartierdienst, ook mogelijk? Ben ik bereid om dit in kaart te brengen? Ik ben blij met die 100 miljoen extra, zoals ik net ook al aangaf. In het afgelopen BO MIRT constateerden we dat er onvoldoende middelen zijn voor de aanpak van overwegen die nodig is voor frequentieverhogingen. Op dit moment loopt de studie naar die overwegen. De resultaten worden na de zomer van 2025 verwacht. Bij het BO MIRT van dit najaar kunnen we vastleggen hoe de extra middelen het beste kunnen worden ingezet. Er is dus voorlopig nog geen sprake van extra treinen naar Groningen, want daarvoor moet nog wel een aantal stappen doorlopen worden. We gaan de Kamer wel binnenkort een brief sturen over wat er bij Zwolle-Meppel allemaal gedaan gaat worden met dat geld.

Een vraag van de heer Grinwis, ChristenUnie, over kapitaalvernietiging door een tijdelijk station in het noorden van Stadskanaal te realiseren. We gaan met de regio het gesprek aan over het spoedig nemen van de startbeslissing van de verkenning Nedersaksenlijn. In die verkenning zal ook aandacht zijn voor de juiste locatie van het definitieve station in Stadskanaal. Ik ken overigens de voorkeur van de betreffende gemeente voor Dideldom. Hier zal dus serieus naar gekeken worden. Echter, als er met een tijdelijk station eerder een trein naar Stadskanaal gereden kan worden, pakken wij deze kans graag op, maar dit moet uiteindelijk uit de verkenning voor de Nedersaksenlijn blijken.

Voorzitter. De laatste vraag. De heer Grinwis, ChristenUnie, vraagt hoeveel miljoen er bij Prinsjesdag moet worden toegevoegd aan de reservering van de Lelylijn. Volgens mij hebben wij met elkaar tot in den treure gesproken over de 75% financieringsregel. Die ondersteun ik ook van harte. Als ik de vraag van de heer Grinwis letterlijk neem, is voor de verkenning daarmee aanvullend minimaal 10 miljard nodig. Zoals ik ook aangaf, kijk ik in het masterplan naar de mogelijkheden om de Lelylijn te financieren. Daar komen we eind '26 op terug.

Dat was het, voorzitter.

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

Ik vind dat de Staatssecretaris zelf nog wel meer stappen had kunnen zetten om de Lelylijn en de Nedersaksenlijn verder te brengen. Maar ik denk dat de Staatssecretaris de afgelopen maanden wel heel nadrukkelijk bezig was met het goed houden van de contacten met Noord-Nederland. Dat is best wel lastig in een tijd waarin je niet veel geld hebt. Maar de Staatssecretaris moet het toch met mij eens zijn dat de manier waarop de besluitvorming in de Voorjaarsnota gebeurd is, niet meehelpt in de goede verhoudingen om het regionale overleg verder te brengen? Hoe denkt de Staatssecretaris de relatie met Friesland en Groningen goed te houden? Wat is daarvoor nodig de komende periode? Is hij het met mij eens dat de manier waarop de deal tot stand is gekomen niet behulpzaam is? Wat gaat hij doen om de verhoudingen daar te verbeteren de komende periode?

Staatssecretaris **Jansen**:

De wijze waarop het tot stand is gekomen, is voor mij een gegeven waar we het met elkaar mee te doen hebben. We hebben het als kabinet omarmd, dus wij zijn hiermee aan de slag gegaan. Was dat lastig? Ja. Ik heb de laatste dag voor het meireces een gesprek gehad met de noordelijke vertegenwoordigers, de vijf commissarissen en de vijf gedeputeerden. Zoals ik net ook heel duidelijk aangaf, was dat ook vanuit hun kant een ambivalent gesprek. Enerzijds was men blij dat er voor de Nedersaksenlijn en de flessenhals Meppel middelen gereserveerd waren en dat daar stappen worden gezet. Anderzijds was er teleurstelling omdat dat betekent dat de Lelylijn lastiger is geworden en niet dichterbij is gekomen. Dus op die manier is het gesprek gegaan. Daar zat vanuit de kant van de noordelijke provincies inderdaad ook een stuk weifel en misschien onbegrip over de manier waarop het gegaan is.

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

Helder. Dan een andere vraag. In het regeerakkoord staat volgens mij dat de Lelylijn een stap verder gebracht zou moeten worden. Er staat niet «we gaan 'm realiseren deze periode», absoluut niet, maar er staat wel de intentie om 'm verder te brengen. Aan het begin van deze kabinetsperiode was het 3,4 miljard; nu is er nog een paar honderd miljoen. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat je alleen nog zou kunnen zeggen dat het regeerakkoord wordt uitgevoerd als er aan het einde van deze periode in ieder geval weer die 3,4 miljard ligt en het liefst nog een beetje meer? Want dan breng je het een stap verder. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat anders het regeerakkoord eigenlijk niet is uitgevoerd?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik denk dat er in die pot niet per se 3,4 miljard hoeft te zitten. Ik denk wel dat er zicht moet zijn. Volgens mij is onder andere het masterplan daarbij van belang, want dat gaan we juist uitwerken om te kijken hoe we toch zicht kunnen houden op de realisatie van de Lelylijn. Daarmee pin ik me niet vast op die 3,4 miljard of meer aan het einde van deze periode, maar er moet wel zicht zijn op hoe het dan wél zou kunnen.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Wat vindt de Staatssecretaris hier eigenlijk van? Het is niet de Staatssecretaris geweest die heeft besloten om dat geld weg te halen uit de pot voor de Lelylijn, maar het is wel de Staatssecretaris die dit moet repareren. Er ligt namelijk ook geen belofte van de coalitiepartijen, die dat geld hebben weggehaald, dat het uiteindelijk weer gerepareerd wordt. Nu staat de Staatssecretaris ervoor aan de lat om die geloofwaardigheid en dat vertrouwen tussen de regio en de overheid weer te repareren.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik in december ook binnen de ministerraad gesproken over hoe ik het voor ogen had. Vervolgens heeft de Kamer met unanieme stemmen mij de opdracht gegeven om dit niet te doen. Er waren alleen wel een tiental denkrichtingen. Die heb ik later ook verstrekt aan de Kamer. Volgens mij was dat in het voorjaar. Daarin stond ook hoe ik het voor ogen had, namelijk geld lenen en tegelijkertijd kijken hoe je het weer kunt aanvullen. Dat is de manier waarop ik het altijd ben aangevlogen. Nu zitten we eigenlijk enigszins in dezelfde situatie, alleen is het niet door mij maar door de onderhandelende partijen geïnitieerd. Nogmaals, wij hebben dit als kabinet vastgesteld en ik ga op deze manier daarmee aan de gang.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Betekent dat dan ook dat de Staatssecretaris zich nog steeds hard gaat maken voor dat tweede stukje van de oorspronkelijke constructie, zoals de Staatssecretaris die had voorgesteld, namelijk dat het dus niet alleen nu geld weghalen is, maar dat er ook een plan moet zijn om het weer aan te vullen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij zijn wij in het masterplan juist aan het kijken hoe je zicht op realisatie van de Lelylijn kunt bieden. Daar zullen alle opties weer langskomen. Ik denk dat de optie die ik in december heb bedacht als een van de denkrichtingen ook een serieuze optie is.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik heb in de brief gelezen dat de verwachting is dat er eind 2026 meer bekend is over de financiering en de plannen rondom de Lelylijn. Ik vind anderhalf jaar echt verbijsterend lang. Kan de Staatssecretaris mij uitleggen waarom daar zo veel tijd voor nodig is en waarom dat niet sneller kan?

Staatssecretaris **Jansen**:

Omdat wij juist gedegen onderzoek willen doen en heel goed willen kijken welke mogelijkheden er zijn. Een voorbeeld daarvan is, zoals ik net ook zei, de Europese TEN-T-financiering. De volgende CEF is pas in 2028. We kunnen ons daar dan pas op inschrijven. We gaan dus liever gedegen te werk, want dan weten we zeker dat we in 2026 met een goed verhaal kunnen komen. Dat is niet te laat, omdat we daardoor dan niet, bij wijze van spreken, Europese financiering zouden mislopen. Het geeft ons de ruimte om in goed overleg, ook met de noordelijke regio, te kijken hoe we hier op de juiste wijze invulling aan kunnen geven.

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

Dan toch nog even over de hele Voorjaarsnota in het algemeen. Er is niet meer geld voor de BDU-gelden, de tariefstijgingen en het studenten-ov bij gekomen. Het geld voor de Nedersaksenlijn is bij de Lelylijn vandaan gehaald. Er is ook geld naar andere infrastructuurprojecten dan het spoor gegaan. De facto is er dus een beetje extra bezuinigd op openbaar vervoer en spoor, omdat het geld ook naar Kornwerderzand is gegaan. Baart het de Staatssecretaris, die ook voor het openbaar vervoer en het spoor staat, geen zorgen dat er eigenlijk nog minder geld is voor het ov, terwijl hij het al zo lastig heeft om alles te realiseren?

Staatssecretaris **Jansen**:

Het baart de Staatssecretaris met name zorgen dat wij het hartstikke lastig hebben op alle verschillende begrotingen van het kabinet en dat alle bewindspersonen tegen dezelfde structurele belemmeringen aanlopen, namelijk dat er onvoldoende middelen zijn om alle ambities die wij

hebben te realiseren. Dat baart mij met name zorgen. En ja, daar heb ik dus ook last van.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar u, meneer Grinwis, want u stak net uw hand op.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, want ik heb nog wel een vraag. Het duurt dus nog wel een paar jaar voordat duidelijk is hoe dat perspectief op de aanleg van de Lelylijn helemaal hersteld kan worden. Wat is in de tussentijd dan de kwantitatieve definitie van geloofwaardigheid en van een geloofwaardige aanpak? Hoeveel honderden miljoenen moeten er dan iedere Prinsjesdag van de nieuwe jaarschijf in het Mobiliteitsfonds worden toegevoegd aan de reservering voor de Lelylijn?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij kunnen we allemaal rekenen. Zoals ik net heb gezegd, is het streven nog steeds 2050. We zitten nu in 2025. Dan kan je precies zien hoeveel geld er jaarlijks nodig zal zijn. Maar de heer De Hoop vroeg: moet er aan het einde van deze kabinetsperiode weer minimaal 3,4 miljard in zitten? Ik zei het net al in mijn beantwoording: als er zicht is op financiering van het totale project, dan ben ik ook heel tevreden. Volgens mij is iedereen dan heel gelukkig. Het hangt er voor mij niet van af wanneer het geld daadwerkelijk beschikbaar is, of dat dit jaar is of volgend jaar of misschien wel uitgesmeerd over 25 jaar.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Met dat laatste antwoord kun je weer alle kanten op. Is de inzet van de Staatssecretaris om bij de begroting voor het Mobiliteitsfonds, die op Prinsjesdag wordt aangeboden aan de Kamer, boven op de reguliere indexatie in ieder geval extra middelen uit de nieuwe jaarschijf van het Mobiliteitsfonds toe te voegen aan de reservering voor de Lelylijn? Dan heb ik het niet over hoeveel miljoen dat dan is, maar de geloofwaardigheid is volgens mij echt gebaat bij een toevoeging aan die reservering voor de aanleg van de Lelylijn, ook bij de aanstaande begroting. Dat moet je doen als je het echt geloofwaardig wil kunnen uitleggen. Anders is het gewoon praten, praten, praten. En praatjes vullen geen gaatjes.

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb volgens mij aangegeven dat het masterplan waarmee we op verzoek van de Kamer aan de gang zijn gegaan, eind volgend jaar beschikbaar is. Dan gaan wij kijken of het geloofwaardig is wat wij daarin hebben meegenomen, ook qua financieringsmogelijkheden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we aangekomen bij ... O, mevrouw Koekkoek heeft ook nog een interruptie.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Ja, want ik zit aandachtig te luisteren naar de antwoorden. De geloofwaardigheid is wel cruciaal als het gaat over financiering, zowel voor Europa als voor de stappen vanuit Nederland. Ik vraag me dus wel af of we geloofwaardig blijven als we steeds zeggen «we willen dit», maar het vervolgens weer uitstellen. De Lelylijn is begonnen als de Zuiderzeelijn. Dat was honderd jaar geleden. Op enig moment gaat iemand, of dat nou iemand in Europa is of een van de partners in Nederland, zeggen: dat ding komt er toch nooit. Ik wil de Staatssecretaris vragen om een reflectie daarop. Hoe blijft dit geloofwaardig en hoe krijg je, ook als je met een masterplan komt, de handen nog op elkaar, ook in Europa?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ook de Lelylijn stond in het hoofdlijnenakkoord. Ook de Lelylijn staat in het regeerprogramma. Wij gaan daar dus geloofwaardig mee aan de slag. Ik heb het net gehad over de volgende gelden met betrekking tot de CEF. Als die weer komen, is dat in 2028. Rekening houdend met de termijnen die ik net noemde, met het masterplan dat eind 2026 komt, zitten we dus nog prima op een lijn daarmee en wordt het niet ongeloofwaardig. Alleen moeten we natuurlijk wel de tijd nemen om gedegen te kijken wat er mogelijk is en hoe we dat het beste kunnen vormgeven. Daar hebben we helaas gewoon tijd voor nodig.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Daarom begon ik ook over de Zuiderzeelijn. Er is al best wel veel tijd genomen voor de Lelylijn. Het vorige kabinet heeft geld gespaard en daarmee geloofwaardigheid opgebouwd. De Staatssecretaris zegt nu: het staat in het hoofdlijnenakkoord en dus is het geloofwaardig. Als je daarmee naar Brussel gaat, denk ik niet dat het heel veel indruk maakt als je daar zelf geen potje geld tegenover zet, sterker nog, als je laat zien dat je de pot die gespaard was net volledig hebt leeggetrokken. Nederland heeft een slechte reputatie als het gaat over TEN-T en op tijd inschrijven. Wij laten dus Europees geld op de plank liggen. Daarom vraag ik de Staatssecretaris: hoe blijft het geloofwaardig? Dan wil ik eigenlijk niet verwezen worden naar het hoofdlijnenakkoord, want ik geloof gewoon niet dat dat mensen in Brussel overtuigt als we net het potje hebben leeggetrokken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Misschien overtuigt het u dat ik hier al meerdere malen over gesproken heb met de Eurocommissaris en dat ik binnenkort weer dat gesprek met hem zal voeren. Dat blijf ik doen, iedere keer opnieuw, net zolang tot wij dit voor elkaar krijgen. Alleen, ik zeg ook het volgende. Ik hoorde de heer Van Dijk net al praten over 30%. Ik vind dat heel optimistisch, kijkend naar het verleden, toen het 8% tot 10% was. Ik vind 30% dus erg optimistisch. Dat is de waarschuwing die ik net al gaf. Aan de andere kant werd er in een discussie onderling net gesproken over defensie-uitgaven. Misschien schept dat wel meer ruimte, maar dat weet ik niet. Dat is iets waar we de komende tijd zelf nog naar moeten kijken. We moeten kijken hoe de Europese Commissie hier zelf mee omgaat. Dat zou inderdaad meer kunnen betekenen. Maar ik ga er nog steeds van uit dat 8% tot 10% realistisch is, omdat het verleden ons dat leert.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dan nog een opvolgvraag daarover. Ik hoorde de Staatssecretaris de vorige keer ook zeggen dat hij in gesprek is met de Eurocommissaris. Wat zijn nou de concrete acties of richtingen waar dan naar gewezen wordt? Een gesprek vindt volgens mij altijd plaats. Een gesprek kan lucht verplaatsen zijn. Een gesprek kan ook zijn: ik hoor wat u zegt, Nederland, bij monde van de Staatssecretaris, en als Eurocommissaris verwacht ik dan op een gegeven moment, in augustus, in september, I don't know, dit en dit terug van Nederland. Zijn er op dat niveau richtingen en concrete acties die de Staatssecretaris hier kan delen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Niet zo concreet, maar dat komt ook doordat ik over meerdere onderwerpen spreek als ik met de Eurocommissaris praat. We hebben bijvoorbeeld ook contact over de HRN-concessie en de procedure die gestart is. Zo zijn er meer onderwerpen.

De **voorzitter**:

Dan zij we echt toe aan marktwerking. Dat is een kort mapje, zie ik.

Staatssecretaris **Jansen:**

Dat is inderdaad een mooi bruggetje, voorzitter.

Ik heb vragen gekregen van de heer De Hoop en mevrouw Koekkoek, dus van GroenLinks-Partij van de Arbeid en Volt, en overigens ook van mevrouw Veltman van de VVD. Er zijn diverse vragen gesteld over de juridische procedures inzake de HRN-gunning. Wat onderneem ik om te voorkomen dat de Europese Commissie naar het Hof stapt? Welke stappen zijn al gezet? En hoe houden we de Kamer op de hoogte? Nederland heeft op 12 februari het met redenen omklede advies van de Europese Commissie ontvangen. Dit is een volgende stap in de ingebrekestellingsprocedure die de Europese Commissie in 2023 tegen Nederland is gestart in verband met de gunning van de HRN-concessie 2025–2033. Het antwoord op dit met redenen omklede advies heeft Nederland op 11 april schriftelijk bij de Europese Commissie ingediend. Die stukken in de inbreukprocedure zijn wel vertrouwelijk. De Kamer kan dus wel vertrouwelijk inzage krijgen. Zo kan zij het met redenen omklede advies inzien. Maar ik kan het niet openlijk delen met de Kamer.

Mevrouw Veltman van de VVD vroeg of ik wel gemotiveerd ben om open toegang mogelijk te maken. Ik kan zeggen: ik ben van huis uit liberaal, dus ja, ik ben daar zeker in geïnteresseerd. Open toegang biedt volgens mij kansen voor reizigers, zoals nieuwe treindiensten en nieuwe verbindingen. De brief gaat wel degelijk uitgebreid en gedetailleerd in op het kunnen bieden van meer ruimte en zekerheid voor open toegang. De voorstellen daartoe zijn onderdeel van de herziening van de regel voor de capaciteitsverdeling. Zo verhoogt lenW met de wijziging van het besluit capaciteitsverdeling het minimumbedieningsniveau voor internationale treinen. We werken wat dat betreft nauw samen met ProRail. Maar in essentie: ja, ik ben zeker gemotiveerd, omdat ik zelf ook geloof dat open toegang mogelijkheden biedt.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Veltman. Kan er een marktonderzoek gedaan worden naar een toekomstige marktordening spoor? Dat heeft meer te maken met in de juiste volgorde de juiste stappen zetten. Het kan mogelijk zijn op een later moment. Nu een marktanalyse uitvoeren voor de periode na 2033, zonder dat voor vervoerders duidelijk is binnen welke marktordening ze komen te opereren, levert geen betrouwbare beslisinformatie op. We moeten dus eerst weten welke marktordening we willen, welke treindiensten daarbij horen, hoe de capaciteit verdeeld wordt en hoe we publieke belangen daarbij borgen. Daarvoor laten we nu gedegen onderzoek uitvoeren. We hebben nog geen uitsluitsel over de opties. De Kamer wordt daar overigens bij betrokken. Daarna kunnen we bepalen welke vorm een marktanalyse kan hebben in de verschillende varianten. De daadwerkelijke uitvoering van een marktanalyse kan dus plaatsvinden nadat het kabinet een besluit heeft genomen over de toekomstige marktordening. Het streven is om dat in 2026 te doen.

Dan nog een vraag van mevrouw Veltman. Kunnen systeemtaken overgaan van NS naar ProRail? Naar de uitvoering van systeemtaken wordt gekeken in het onderzoek naar de toekomstige marktordening. Dit onderzoek loopt nog. Het is dan ook te vroeg om hier nu uitspraken over te doen. Wij informeren u later dit jaar over de uitkomsten van het onderzoek.

Nog een vraag van mevrouw Veltman. Wanneer gaat gewerkt worden met kaderovereenkomsten, zodat vervoerders investeringen kunnen doen? Ik heb het ontwerpbesluit capaciteitsverdeling in februari bij uw Kamer voorgehangen. Daarin heb ik een eerste stap gezet om ervoor te zorgen dat ProRail de mogelijkheid heeft om kaderovereenkomsten binnen deelmarkten aan te bieden. Mijn ministerie onderzoekt de komende tijd samen met ProRail de mogelijkheden om kaderovereenkomsten breder te kunnen toepassen in de Nederlandse context. Er moet namelijk wel goed

in kaart worden gebracht wat de impact is van die brede toepassing van de kaderovereenkomsten, ook in relatie tot concessievoer. Dan nog een vraag van de heer De Hoop. Dat is de laatste in dit mapje. Waarom is de inspraak van consumentenorganisaties bij opentoeegangvervoerders niet goed geregeld? De adviezen van consumentenorganisaties zijn natuurlijk waardevol en worden ook door de vervoerders zeker gewaardeerd; dat heb ik gisteren nog gehoord. Maar het verplicht raadplegen van consumentenorganisaties door opentoeegangvervoerders past niet goed bij het vrijwillige karakter van opentoeangsdiensten. Ik begrijp wel de wens tot inspraak vanuit consumentenorganisaties. We werken dan ook aan het opzetten van een periodiek overleg waarin onderwerpen rond open toegang worden besproken. Wij zullen consumentenorganisaties daar actief bij betrekken. Dat was de laatste, voorzitter.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb voornamelijk vragen over de marktanalyse. Een van de redenen dat de Europese Commissie de infractie richting Nederland is gestart, is dat er geen marktanalyse is gedaan voorafgaand aan de huidige hoofdlijnnetconcessiegunning. Dat is één. Twee. Op het moment dat je iets wil kunnen vertellen over de potentiële marktordening vraagt het erom dat je weet wat de markt te bieden heeft om op die manier, met een markt, treinen te kunnen laten rijden op het spoor in Nederland. Ik vind het dus echt de verkeerde volgorde. Ik hoor de Staatssecretaris net zeggen dat het een andere volgorde is. Ik denk dat de volgorde juist moet zijn dat je eerst een analyse maakt van wat de markt te bieden heeft op dit vlak en dat je dan een oordeel geeft, met alle mitsen en maren en interessante punten die nog verder onderzocht moeten worden, over hoe de marktordening op het spoor eruit zou moeten zien. Ik wil dus vragen om daar nog even op te reflecteren, net als op de vraag of de Staatssecretaris dan niet de angst heeft dat hij weer door de Europese Commissie zal worden aangesproken. Dat is eerder juist gebeurd vanwege het ontbreken van de marktanalyse.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik denk dat de volgorde die ik net aangaf in essentie wel correct is en dat het de juiste volgorde is om zaken in werking te zetten. Dat betekent ook, zoals ik net aangaf, dat we eind 2026 uitkomen bij de situatie die mevrouw Veltman graag zou willen. Ben ik bang dat de Europese Commissie ons weer op de vingers tikt? Ik denk het niet. Wij zijn er namelijk nog steeds van overtuigd dat wij ook met de huidige procedure uiteindelijk gelijk zullen krijgen, want hetgeen wij hebben aangeleverd heette geen marktanalyse, maar het had wel dezelfde waarde als de marktanalyse. Wij zijn er dus van overtuigd dat we gelijk krijgen bij de Europese Commissie, maar uiteindelijk gaan we dat zien als ze de stap naar het Hof gaat zetten. Maar wij zijn er nog steeds van overtuigd dat wij het goed hebben gedaan.

De **voorzitter**:

Volgens mij zijn we toe aan het blokje hogesnelheidslijn. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat zijn minder vragen, voorzitter.

Ik heb een vraag van mevrouw Koekkoek en van mevrouw Veltman. Welke maatregelen moeten er genomen worden om de viaducten te herstellen? Hoe realistisch zijn de raming en de planning die zijn afgegeven door ProRail? Er wordt gezocht naar een oplossing. Dat vraagt per viaduct helaas om maatwerk. Voor een van de viaducten, namelijk het viaduct Zuidweg, wordt naast het herstel van constructiefouten ook gewerkt aan het herstel van de aardebaanverplaatsingen. Hieraan wordt nu al gewerkt. Zoals in de technische briefing is toegelicht door ProRail, verwachten we

in 2026 te horen hoe de overige viaducten aangepakt kunnen worden. Ik zal de Kamer dan ook informeren zodra er een duidelijk tijdpad is, maar ik zal dat ook doen zodra er een duidelijke kostenraming is, want wat ProRail van de week in de technische briefing heeft vermeld, was een ruwe inschatting.

Dan heb ik een vraag van de heer Heutink en de heer Van Dijk. Hoe ga ik ervoor zorgen dat we de hsl-problematiek snel kunnen verhelpen? Hoe zorgen we dat dit geen financiële strop wordt, zoals bij ERTMS? Zoals ik net aangaf, voert ProRail op dit moment onderzoek uit naar het herstel en komt het met een ruwe kosteninschatting. De exacte kosten zijn dus ook nog niet bekend. Het herstel van de viaducten is dus ook complex. Daarom maken we gebruik van de MIRT-systematiek. Dat doen we om zorgvuldig het probleem, de mogelijke oplossingsrichtingen en het voorkeursbesluit te bepalen en uit te werken. Zo houden we met elkaar grip op de te maken afwegingen en de kosten. De verwachting is dan ook dat de MIRT-systematiek niet tot vertraging zal leiden.

Dan kom ik bij de laatste vraag in dit blokje, van de heer De Hoop, mevrouw Koekkoek en mevrouw Veltman. Kan ik toezeggen dat het budget geen vertraging van het herstel van de hsl mag opleveren? Zoals gezegd ontbreekt een exacte inschatting nog. ProRail geeft in een ruwe inschatting aan dat het gaat om enkele honderden miljoenen. Er is voor een deel van het herstel geld beschikbaar, maar nog niet voor de volledige opgave. Zodra er een definitieve kostenraming beschikbaar is, zal de Kamer hier ook over worden geïnformeerd.

De voorzitter:

Kijk eens aan. Dat was een mooi snel blokje. Ik kijk nog even of dat vragen oproept. Ik hoor de heer De Hoop zeggen dat het sneller was dan de hsl. Maar we hebben nog een groter blok over. Dat is het blok overig of diversen, dus daar gaan we snel mee door. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Jansen:

Het laatste blokje.

Ik heb een vraag van de heer De Hoop en mevrouw Veltman. Waarom heb ik minder KMar-capaciteit voor de Eurotrein beschikbaar gesteld? De inzet van de Koninklijke Marechaussee is overigens een aangelegenheid van het Ministerie van Asiel en Migratie. Ik ben samen met de Minister in gesprek met Eurostar over de huidige situatie. Gezamenlijk kijken we ook naar de toekomstige mogelijkheden, waaronder bijvoorbeeld de inzet van innovatieve oplossingen. Denk aan eGates. Er zijn afspraken gemaakt tussen de KMar en Eurostar over de inzet van mensen. Daar houdt de KMar zich op dit moment zeker nog aan. Er is dus geen sprake van minder inzet. Voor de periode vanaf 2026 zijn Eurostar en de KMar nog in gesprek om tot nieuwe afspraken te komen, maar het is niet zo dat er nu is afgeschaald.

Dan kom ik op een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt. Welke middelen zet de Staatssecretaris in om de nachttrein Amsterdam-Barcelona te ontwikkelen? Het betreft hier een pilot van de Europese Commissie om internationale verbindingen te verbeteren. De initiatiefnemer van de deze pilot, European Sleeper, trekt dit project. Vanuit Nederland, België, Frankrijk en Spanje zijn overheden en infrabeheerders hierbij betrokken. Op dit moment wordt gewerkt aan de puzzel rondom de zogeheten treinpaden. Daar draagt Nederland aan bij evenals ProRail. Wij werken aan de visie internationaal spoor als uitwerking van het regeerprogramma en nemen daar de positie van de nachttreinen ook in mee.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Koekkoek. Hoe moet mevrouw Koekkoek de topprioriteiten TEN-T en ERTMS zien in relatie tot het schrappen van middelen en in het licht van minder middelen voor de Lelylijn? Volgens mij ben ik al op het laatste deel ingegaan. De vastgestelde richtlijnen voor het TEN-T-netwerk zijn absoluut nog prioriteit. De

implementatie van ERTMS en het mogelijk maken van 740 metertreinen zijn hier onderdeel van. De middelen voor ERTMS en de 740 blijven gewoon beschikbaar. Voor de TEN-T-aanpak in den brede maken we samen met ProRail een implementatiestrategie. Het doel is om deze implementatiestrategie aan het eind van 2025 beschikbaar te hebben om vanuit deze strategie plannen en prioritering vast te kunnen stellen.

Nog een vraag van mevrouw Koekkoek: hoe zie ik de rol van Amsterdam-Zuid in het internationale spoornetwerk? Amsterdam-Zuid moet inderdaad een belangrijk knooppunt worden in het internationaal vervoer. Ik ben daar overigens maandag op werkbezoek geweest. Een derde perron is een belangrijke randvoorwaarde om het aantal internationale treinen verder te laten groeien. Momenteel loopt de plan- en studiefase voor het derde perron. Overigens is dit misschien ook een aanrader voor een werkbezoek van de commissie.

Een vraag van de heer De Hoop en de heer Pierik, van GroenLinks-PvdA respectievelijk BBB, was hoe het ervoor staat met de spoorlijnen die niet geëlektrificeerd zijn. Hoe zit het pad tot 2050 eruit? De uitfasering van de dieseltreinen kent heel veel voordelen. Laten we daarmee beginnen. Daarom hebben wij deze ontwikkeling ook opgenomen in het klimaatplan dat de Kamer recent heeft ontvangen. Ik zie daarbij dat het slim is om het stapsgewijs aan te pakken. Het ideale moment is wat ons betreft wanneer de concessie en de treinen vernieuwd moeten worden. Die momenten zijn er richting 2050 ook. Die hebben we samen met de regio's heel goed in beeld. Daarom bekijken we met de regio's wanneer dit aan de orde is en wat er nodig is om die stap te maken.

Een vraag van de heer Pierik was of er in de begroting geld gereserveerd is voor het uitfasen van de dieseltreinen. Hoe wil ik mijn eerdere toezegging dan realiseren? Welke mogelijkheden zie ik? Ligt er al een planning? De heer Pierik vroeg aanvullend of er geld gereserveerd is voor het uitfasen van de dieseltreinen. Vóór de financieringsvraag komt de vraag op wat de beste oplossing is voor de resterende dieseltrajecten. Het is dus volgorde. In Noord-Nederland is dat nu als eerste aan de orde. Daarom ben ik nu met de regio op een rij aan het zetten wat de beste oplossing is en wat er nodig is om daar te komen. In het BO MIRT eind dit jaar verwacht ik met hen over de bevindingen te kunnen spreken.

De vraag van mevrouw Koekkoek heb ik al gehad. Zij stelde een vraag over de 740 metertreinen en de middelen.

De vraag van mevrouw Veltman was of de NS er klaar voor was om rond de jaarwisseling 1.600 treinen te laten rijden? Eind 2023 is de nieuwe concessie aan NS gegund. Medio 2024 heeft de NS de dienstregeling uitgebreid met 1.600 extra treinen. Dat is volgens mij heel mooi voor de bereikbaarheid van heel Nederland. Dus, ja, NS was hier klaar voor.

De heer Grinwis en de heer Pierik, van de ChristenUnie en van BBB, zeiden dat er gewoonweg vaker overdag gewerkt zal moeten worden. Erken ik dat, hoe vervelend dat ook is? Hoe wil ik daarmee omgaan, was de gestelde vraag. Ik denk inderdaad dat dit terecht is. De komende jaren zal inderdaad meer overdag en ook doordeweeks aan het spoor moeten worden gewerkt. Hinder is daarbij helaas onvermijdelijk, maar werkzaamheden zijn wel in het langetermijnbelang van zowel reizigers als verladers. Het beperken van hinder door een optimale dienstregeling bij werkzaamheden en het verbeteren van de informatievoorziening zijn belangrijke onderdelen van het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter. ProRail moet een gedeelte van de door mij opgelegde boete voor de prestaties op de hsl in 2023 besteden aan een betere informatievoorziening.

De heer Pierik vroeg of ecologische onderzoeken eenvoudiger kunnen worden gemaakt en of er een realistische afweging kan worden gemaakt tussen ecologie, tijd, kosten, veiligheid en economisch potentieel. Werkzaamheden aan het spoor kunnen inderdaad leiden tot verstoring van het leefgebied van beschermde soorten. Daarom moet ProRail voorafgaand aan de start van een project ecologisch onderzoek doen en

soms ook maatregelen treffen en een vergunningstraject doorlopen. Binnen de EU-wetgeving is de ruimte om processen te versnellen of te vereenvoudigen wel beperkt. De ruimte die er is, wordt ook benut. Dat dit in de praktijk voor dilemma's kan zorgen, dat herken ik en moet ik ook erkennen. Hierover loopt er nog overleg tussen ProRail, RVO, IenW en LNV.

Een vraag van de heer Grinwis was: welke structurele verbeteringen voor de Zeeuwse reiziger liggen er op tafel om onderzocht te worden? Hoe staat het met extra treinen conform het pakket Wind in de zeilen? Sinds eind 2021 rijdt er een intercity Vlissingen-Rotterdam. Dit levert twintig minuten reistijdwinst op voor de Zeeuwse reiziger. Daarnaast levert een snelle overstap op Rotterdam vanaf eind 2025 nog extra tijdswinst op van en naar Schiphol en naar Amsterdam-Zuid. In 2025 is als onderdeel van Wind in de zeilen gestart met het uitzoeken van de haalbaarheid van een vierde trein in Zeeland. Van belang daarbij zijn onder meer de routeopties en de verwachte reizigersaantallen. Via de reguliere voortgangsrapportages van Wind in de zeilen zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. Er is nog een vraag van de heer Grinwis, maar ik neem eerst even een slokje water.

De heer Grinwis vraagt hoe het staat met de uitvoering van zijn motie over het ERTMS-proefbedrijf in Zeeland. Hoe gaat de hinderbeperking eruitzien? We spannen ons met de spoorsector en de Zeeuwse partijen maximaal in om de hinder door het proefbaanvak zo veel mogelijk te beperken. We hebben ook afspraken gemaakt met Zeeland over het maatregelenpakket voor hinderbeperking en verbetering van de betrouwbaarheid. De maatregelen worden momenteel verder uitgewerkt door de spoorsector samen met de Zeeuwse partijen. Aangezien het testen en beproeven op zijn vroegst 2029 zal beginnen, hebben we hier volgens mij nog tijd voor. We zijn er echter wel al mee bezig, zeg ik tegen de heer Grinwis.

Dan was er nóg een vraag met betrekking tot Zeeland. Zeeland heeft zo snel mogelijk duidelijkheid nodig met betrekking tot de spoorveiligheidsproef. Hoe staat het met het baanstabieliteitsonderzoek? Na het verhelpen van de verzakking op de Zeeuwse lijn heeft ProRail vervolgonderzoek gedaan. Vorige maand is het onderzoeksrapport opgeleverd. ProRail werkt momenteel aan een plan om de baanstabieliteit daar structureel te verbeteren. De eerste stappen zullen volgend jaar en het jaar daarop al genomen worden.

Dan is er nog een vraag van de heer Grinwis, namelijk die over de Meterenboog. De aanleg van de spoorbrug bij Meteren gaat voor meer goederentreinen en dus meer overlast zorgen, met name in de nacht. Trillingsplaatjes op de spoorbruggen halveren de geluidsoverlast. Hiervoor is 20 miljoen nodig. Ben ik bereid om hierover in gesprek te gaan met de regio om te zien hoe we dit bedrag samen op tafel kunnen leggen? Het werk aan de Meterenboog is inderdaad inmiddels gestart. ProRail treft op de corridor Meteren-Boxtel de wettelijk verplichte maatregelen. Er is zo'n 15 miljoen ingezet voor bovenwettelijke maatregelen, onder andere tegen geluid. IenW doet zo met de regionale partners veel aan hinderbeperking, al begrijp ik natuurlijk wel dat hiermee niet alle overlast en hinder bij omwonenden wordt weggenomen. In contact met de regio heeft IenW dit ook uitgelegd. Maar er is dus wel 15 miljoen voor bovenwettelijke taken.

Een andere vraag van de heer Grinwis was: hoe staat het met de nieuwe beleidsuitwerking spoorveiligheid die toegezegd was? De opvolger van de Beleidsagenda spoorveiligheid 2020–2025 wordt uiterlijk begin 2026 opgeleverd. Daarvoor wordt ook het overwegenbeleid tegen het licht gehouden. Punten die opgehaald zijn bij Rover en vervoerders worden hierin meegenomen. Er zullen meer gesprekken zijn met sectorpartijen, ProRail en wegbeheerders. Deze punten zijn met de Kamer gedeeld in de Voortgangsbrief spoorveiligheid.

Voorzitter, dan de laatste vraag. Die is van mevrouw Veltman van de VVD. Ben ik van mening dat ik voldoende maatregelen heb ondernomen om de veiligheid in het ov te vergroten? Naast de maatregelen die ik in mijn brief van 11 februari aan de Kamer heb gemeld, zijn er momenteel nieuwe initiatieven in voorbereiding, zoals de bodycams voor de NS-conducteurs, compensatie voor extra beveiliging rond station Maarheeze, subsidie aan ProRail voor extra camera's en de toegang voor ov-boa's tot het rijbewijsregister. Daarnaast zal ik binnenkort samen met de Minister van JenV reageren op de aanbevelingen uit het rapport Handhaven in het ov. Hierin komt ook de samenwerking tussen de RET en de politie Rotterdam over gegevensuitwisseling aan de orde. Het gaat daarbij om toegang tot de gegevens van de politie. JenV en lenW hebben met RET en de politie verschillende gesprekken gevoerd om duidelijkheid te krijgen over de juridische kaders. Het streven is om de schriftelijke reactie op dit rapport uiterlijk in juni aanstaande te verzenden.

De voorzitter:

Nou, het tempo zat er goed in. Daar ben ik, als uw voorzitter, blij mee. Ik kijk even naar de heer Pierik en dan komen we ook nog bij mevrouw Koekkoek en de heer Grinwis. Allereerst de heer Pierik. Gaat uw gang.

De heer Pierik (BBB):

Dank voor de antwoorden van de Staatssecretaris. Ik ben blij dat hij de dieseltreinen heel graag wil uitfasen. Ik moet zeggen dat de antwoorden die op vragen daaromtrent kwamen niet heel concreet waren. Ik wil eigenlijk graag een overzicht van het tijdpad van het uitfasen van dieseltreinen op welke trajecten. Eigenlijk wil ik ook weten wanneer we nou afscheid nemen van de laatste dieseltrein die er in Nederland rijdt.

Staatssecretaris Jansen:

Ik snap de vraag. Ik heb natuurlijk geschetst: tot 2050. Richting de heer Pierik van BBB kan ik wel toezeggen dat ik, zodra ik met de regio's meer duidelijkheid heb over het tijdpad, dit zal delen met de Kamer. Ik kan hier dus geen tijd aan verbinden, omdat ik niet precies weet wanneer we die informatie ter beschikking hebben. Ik kan het echter wel op die manier met de Kamer delen.

De heer Pierik (BBB):

Maar gebeurt dat nog dit jaar? Ik wil toch een beetje weten wanneer ik dat kan verwachten.

Staatssecretaris Jansen:

Daarvoor ben ik ook afhankelijk van de noordelijke partijen, in dit geval. We hadden het er net over dat het daar het eerste wordt ingezet. Ik kan nu wel een datum noemen, maar als we die niet kunnen waarmaken, stel ik u ook teleur. Laat ik zeggen dat ik in elk geval zo snel mogelijk duidelijkheid geef over wanneer ik hierop kan terugkomen. Ik kan daar nu geen vastomlijnd antwoord op geven.

De heer Pierik (BBB):

Misschien moeten we daar dan toch nog wat ander werk van maken. Ik heb nog een andere vraag. De Staatssecretaris had het ook over ecologisch onderzoek en het verkorten van de procedures, en zei dat er overleg plaatsvindt tussen ProRail, lenW en het Ministerie van LNV. Kan de Staatssecretaris ons informeren over de gesprekken die daar plaatsvinden? Wat voor impact hebben die? Wat leveren die gesprekken op?

Staatssecretaris Jansen:

Zodra wij daar iets over te melden hebben, zal ik dat delen met de Kamer.

De **voorzitter**:

Meneer Pierik, uw laatste interruptie.

De heer **Pierik** (BBB):

Misschien kunnen we toch een toezegging krijgen van wanneer we dat dan ongeveer kunnen verwachten?

Staatssecretaris **Jansen**:

We zijn met drie ministeries in gesprek. Laat ik zeggen dat ik daarop voor het najaar bij u terugkom. Dat geldt trouwens ook voor de opmerking die ik net maakte. Bij het BO MIRT-debat kan ik daarop terugkomen, want dan heb ik meer informatie voor u beschikbaar over de uitfasering.

De **voorzitter**:

Eerst is mevrouw Koekkoek aan de beurt. Dit is haar laatste interruptie.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik heb een vraag over station Zuid. De Staatssecretaris gaf aan dat hij daar op werkbezoek is geweest; nou, ik ook. Het werd me toen wel duidelijk dat er natuurlijk wel een hap geld is weggenomen. Wanneer komt dat terug? Dat is de vraag. We kunnen het wel allemaal in woorden steunen, maar op het moment dat de daden achterblijven, wordt het heel onzeker of het echt doorgang gaat vinden. Deze vraag stel ik ook, omdat er een rode lijn blijkt te zijn: de komende jaren moeten we veel financiële keuzes gaan maken. We hebben net gezien hoe het met de Lelylijn is gegaan. Ik vraag de Staatssecretaris dus hoe hij dit ziet. Want ik hoor zijn woorden, maar welke daden volgen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Wij hebben met de regio afgesproken dat wij daar bij het BO MIRT van 2026 op terug gaan komen. Dan kan ik duidelijkheid daarover verschaffen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb twee vragen. De eerste vraag gaat over de dieseltreinen, in vervolg op collega Pierik. Kan de Staatssecretaris in de informatie die hij aan de Kamer doet toekomen, ook duidelijk maken dat zijn plan om dieseltreinen uit te faseren, tijdig zal zijn, namelijk voordat de nieuwe concessieperiode ingaat? Dat is natuurlijk het logische moment. De nieuwe concessieperiode gaat in het Noorden in 2035 in. Dan wil je niet, lopende de concessie, nog eens allerlei dure kapitaalvernietiging met ombouwoperaties gaan doorvoeren.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij gaf ik net aan dat we juist kijken naar de volgende twee componenten: het concessie-einde en het einde van de levensduur van de huidige treinen. Waar mogelijk proberen we natuurlijk te combineren. Het kan dus zijn dat we de concessie tijdelijk verlengen om ervoor te zorgen dat we op de einddatum van de trein uitkomen om te voorkomen dat er dubbele uitgaven worden gedaan.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat is ook een goede oplossing bij de Waddenveren Oost, maar dat terzijde. De kracht zit hem altijd in de herhaling.

Mijn andere vraag gaat over de spoorbrug bij Meteren. Ja, de bovenwetelijke maatregelen en die 15 miljoen waar de Staatssecretaris het over heeft, kloppen, maar die zien met name op maatregelen in de buurt van Vught. Als de intensiteit op de stalen spoorbruggen toeneemt, dan nemen de geluids- en trillingsoverlast enorm toe. Die trillingsplaatjes zouden dan enorm kunnen helpen. In algemene zin wordt hier met financiën gewapperd en gezegd: we doen al heel veel. Point taken! Daar ben ik

dankbaar voor, maar is er geen opening bij de Staatssecretaris om toch nog eens even met de regio in gesprek te gaan, omdat het issue wel degelijk gaat toenemen? Mijn vraag is dus: ga alstublieft met de regio in gesprek, omdat het tracé verder reikt dan alleen station Vught.

Staatssecretaris **Jansen**:

In gesprek kan ik altijd gaan, maar ik wil op voorhand geen verwachtingen wekken. Een gesprek kan altijd plaatsvinden. Dan kunnen we kijken wat er mogelijk is en of dat noodzakelijk is.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat is mooi.

De **voorzitter**:

Nee, uw interrupties zijn op!

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik wilde alleen vragen of de Staatssecretaris in de BO MIRT-brief kan terugkomen op hoe het gesprek is verlopen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik denk dat ik daar inderdaad aan kan voldoen. Ik moet even kijken hoe mijn agenda is, maar volgens mij is dat te realiseren.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman heeft ook een laatste interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja, ik heb een laatste interruptie. Ik heb ook nog een onbeantwoorde vraag, maar ik denk dat we daar straks nog even op komen. Mijn vraag gaat over de capaciteit van de Koninklijke Marechaussee op de UK terminal in Amsterdam. Ik had begrepen dat die helemaal niet achteruitgegaan is ten opzichte van de afspraak, alleen is de nieuwe UK terminal natuurlijk gebouwd om een groter aantal reizigers te bedienen. Ik heb begrepen dat dat ook het uitgangspunt was om de UK terminal überhaupt te kunnen gebruiken. Daar kan namelijk de check van meer reizigers in behandeling genomen worden. Dat kan nu dus niet, omdat daar nu geen extra KMar-personeel is. Het gevolg is dat er nu treinen richting Londen vertrekken waarvan een deel leeg is. Dat vind ik nou echt jammer, want alle partijen zijn er volgens mij van uitgegaan dat de UK terminal is gebouwd voor meer capaciteit bij het verwerken van reizigers. Daar ging mijn vraag over.

De **voorzitter**:

U had het over een onbeantwoorde vraag. Kunt u dat even toelichten? Dan ronden we dat gelijk af.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja, maar ik ben bang dat die wel op het vorige blokje betrekking zou kunnen hebben. Maar ik weet het niet, want de vraag is niet beantwoord.

De **voorzitter**:

Maakt niet uit. Noemt u de vraag maar.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Of ik heb het antwoord gemist! Ik heb gevraagd hoe om te gaan met systeemtaken. Mijn voorstel is eigenlijk dat we ervoor moeten zorgen dat de reisinformatie, de toegang tot stations en de poortjes overgaan van de NS naar ProRail, zodat dit echt onafhankelijk beheerd wordt en andere

vervoerders daar ook makkelijker gebruik van kunnen maken in het kader van open toegang.

De voorzitter:

Ik zie hier zelfs een toezegging staan daarover, dus volgens mij is die vraag beantwoord.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Excuus, dan heb ik dat antwoord gemist.

Staatssecretaris **Jansen:**

Ik zal het zo nog even opzoeken, maar dit zat bij mij in de stapel.

De voorzitter:

We zullen die toezegging straks gewoon voorlezen.

Staatssecretaris **Jansen:**

De eerste vraag ging over de KMar-inzet. Het klopt inderdaad dat de verbouwing juist langere treinen en meer passagiers tot doel heeft gehad. Op dit moment is de situatie alleen zo: elke verkochte kaart betekent dat er een passagier in de trein plaatsneemt. Als de trein niet helemaal vol is, dan komt dat doordat er niet meer tickets zijn verkocht. Het is niet zo dat mensen moeten blijven staan, omdat de trein moet vertrekken. Dat is niet het geval.

De voorzitter:

Oké. Dank u wel. Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van het kabinet, van de Staatssecretaris. We gaan gelijk door met de tweede termijn van de kant van de Kamer. Iedereen krijgt daar ruim anderhalve minuut voor. Het verzoek is om binnen die tijd te blijven. Dan gaan we het debat netjes op tijd afronden. Ik geef graag het woord aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

Dank, voorzitter. Allereerst vraag ik graag een tweeminutendebat aan. Verder bedank ik de Staatssecretaris voor zijn antwoorden, ook voor de toezegging dat hij in kaart gaat brengen wat er structureel nodig is om prijsstijgingen van NS in het najaar te doen voorkomen. Verder maakt mijn fractie zich echt ernstige zorgen over de deal die bij de Voorjaarsnota gesloten is. Dat zit 'm in meer dan alleen het feit dat de Lelylijn leeggeplunderd is. Dat zit 'm er ook in dat er nog geen oplossing is gevonden voor de BDU-gelden, voor de tariefstijgingen, voor de wederom dreigende verschraling in de provincies en voor de studenten-ov-kaart. Dat betekent gewoon dat de wereld voor steeds meer mensen op een afstand komt te staan, qua werk en studie. Dat is heel erg zorgelijk. Ik vind echt dat er meer nodig is de komende periode. Wij gaan dus ons best daarvoor doen en ik hoop dat de Staatssecretaris aan dezelfde kant van het touw trekt.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Heutink? Nee. Mevrouw Koekkoek, heeft u behoefte aan een tweede termijn?

Mevrouw **Koekkoek** (Vlt):

Ja, kort, voorzitter. Dank. En uiteraard ook dank voor de beantwoording. We hebben het hier wel vaker over spoor. Ik wil wel meegeven dat ik merk dat er heel vaak dingen vooruitgeschoven worden. We hebben het uitgebreid over de Lelylijn gehad, dus dat ga ik niet herhalen. Ik hoor de Staatssecretaris voor een aantal belangrijke zaken nu verwijzen naar 2026. Er is een aantal zaken opgenomen in het hoofdlijnenakkoord die gaan

over grensoverschrijdend vervoer, bijvoorbeeld Twente-Münster. Dit soort dingen komen niet van de grond als we continu zeggen: er ligt nog een potje geld en dit kunnen we daaruit halen. Spoor is ingewikkeld, omdat spoor langetermijnnademe nodig heeft. En die ontbreekt op dit moment in dit kabinet. Daarom begon ik mijn inbreng met: we missen vaak kansen. Dat moet en mag echt anders. Ik hoop echt dat dit kabinet vanaf augustus andere keuzes maakt. Niet alles kan morgen, juist niet wat betreft spoor, maar we verdienen zo veel beter en we missen ook economische kansen. Ik hoop van harte dat de Staatssecretaris dit meeneemt, want de wereld ligt aan je voeten, maar dan moet je wel vandaag een beslissing daarover nemen en er niet meer op terugkomen.
Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank, voorzitter. Ik heb de Staatssecretaris erover horen spreken dat hij graag serieus bekijkt of de deur-tot-deurdienstverlening op een andere manier zou kunnen worden uitgevoerd dan nu gebeurt. Ik wil vragen of hij daarover terug kan rapporteren, ook in het kader van de zoektocht naar een structurele oplossing voor de tarieven van de NS. Ik wil ook graag weten wanneer concreet bij met kaderovereenkomsten gewerkt kan gaan worden. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat hij daarover in overleg is. Op welke termijn gaat dat lukken? Tot slot ben ik allereerst blij met alles wat de Staatssecretaris doet aan veiligheid in de trein. Dank daarvoor. Het is echter toch wel een beetje teleurstellend dat de brief over de ID-check weer drie maanden later komt. Toen ik net in de Kamer kwam, werd er gezegd: de problemen gaan we oplossen en over drie jaar spreken we u weer. Daar ben ik toen erg van geschrokken. Ik hoop dat de Staatssecretaris hier echt alles aan doet. Ik hoop dat hij niet alleen een brief stuurt, maar dat hij het probleem nog voor de zomer gaat oplossen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Vedder.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Voorzitter. Ik was begonnen met het uitspreken van mijn blijdschap over de voortgang op de Nedersaksenlijn en de oplossingen voor de flessenhals Meppel. Ik heb ook benoemd waar voor mij de pijn zit. Die zit 'm voor mij vooral erin dat ik zie dat het steeds moeilijker wordt voor de politiek om langjarige besluiten te nemen voor toekomstige generaties, voor de toekomst van Nederland. En als er in het verleden wel besluiten genomen zijn, sneuvelen die alsnog ten bate van kortetermijncadeautjes. Dat baart mij echt wel zorgen. Tot slot wil ik nog een oproep doen. Het onderzoek van Rover gaf een paar schrijnende voorbeelden, bijvoorbeeld van studenten die niet meer bij hun opleiding kunnen komen. Ik wil de Staatssecretaris echt op het hart drukken om dit soort signalen serieus te nemen en om daar waar bezuinigingen niet ongedaan gemaakt kunnen worden, in ieder geval alles op alles te zetten – van die kreet houdt deze coalitie – om dit soort schrijnende ongelukken in ieder geval zo goed mogelijk te voorkomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ik ben blij dat de Staatssecretaris alles op alles wil zetten – om het zo maar even te noemen – om de dieseltrein uit te faseren. Het is

ook goed om te horen dat hij dat gefaseerd wil doen en dat hij kijkt naar de concessies, de levensduur van treinen enzovoort. Laten we vooral geen geld over de balk gooien. Ik ben benieuwd hoe het plaatje eruit gaat zien. Ik wacht af hoe het kostenplaatje en de budgetten die hiervoor nodig zijn eruit gaan zien. Ik wacht dus met spanning de antwoorden hierover van de Staatssecretaris af.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter. Het tweeminutendebat is al aangevraagd. Dat betekent dat we weer een moment hebben om de Kamerleden op weg te helpen en om de Staatssecretaris op pad te sturen. Wij zullen tijdens het tweeminutendebat met moties komen om wellicht dit kabinet en daarmee het land te helpen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank aan de Staatssecretaris. Ik vind het toch altijd knap dat hij bij zo veel problemen op het spoor monter blijft antwoorden. Omdat ik even een andere verplichting had, kan het zijn dat ik een antwoord heb gemist, maar ik heb volgens mij geen antwoord gehoord op de vragen over station Dideldom. Wel? Dan spijt het me. Ik ga het terugluisteren. Voor de antwoorden over de dieseltreinen dank ik de Staatssecretaris. Ik roep hem echt op tot flinke inspanningen – en dan niet alleen met betrekking tot het Noorden, maar ook met betrekking tot de dieseltreinen op de lijn in het midden van het land die ik noemde. Die hoort er ook bij. Ik roep de Staatssecretaris ook op om het woord «geloofwaardigheid» geloofwaardig te houden als het gaat om de voortgang op de Lelylijn en het toevoegen van middelen aan de reservering die zo is leeggeroofd. Ten slotte, voorzitter. De Staatssecretaris maakt het punt dat iedere bewindspersoon worstelt met krapte op zijn begroting. Er is echter wel iets aan de hand. De Raad van State legde daar bij het commentaar op de Voorjaarsnota ook al de vinger bij. Nederland geeft als land consumptief veel uit, maar doet te weinig op het vlak van investeringen. Binnen de kaders die er zijn, worden deels dus gewoon de verkeerde keuzes gemaakt. Mijn inzet zal zijn om de lenW-begroting te voorzien van meer middelen, omdat het belangrijk is om voor de toekomst van ons land te blijven investeren. Dat zou de Staatssecretaris als muziek in de oren moeten klinken. We doen nu gewoon te weinig. Daar hebben we nu al spijt van, maar over tien of twintig jaar, als we ergens stilstaan omdat er geen treinen komen of omdat we in de file staan, hebben we daar spijt van als haren op ons hoofd, als ik die dan nog heb. Dat vind ik echt ...

De voorzitter:

Wat u niet meer heeft, is spreektijd.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

... wel spijtig. Hiermee besluit ik mijn betoog. Dit gaat wel consequenties hebben, ook als we de begroting gaan behandelen in dit najaar. Maar, oké, dat is een schot voor open doel.

De voorzitter:

Dank u wel. We sluiten de tweede termijn van de kant van de Kamer en schorsen voor een enkel moment, zodat de Staatssecretaris zich kan voorbereiden op de beantwoording. Ik zie dat er al hard gewerkt is aan de

gele briefjes met antwoorden op een aantal vragen die zijn gesteld in de tweede termijn. Blijft u dus allen hier, want wij zetten het debat zo voort.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen dit debat. We gaan verder met het commissiedebat Spoor. We zijn aangekomen bij de tweede termijn van de kant van het kabinet. De Staatssecretaris is er helemaal klaar voor, verzekerde hij mij net. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. De heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid maakt zich ernstig zorgen over de besluitvorming met betrekking tot de Voorjaarsnota. Ik deel zeker een groot deel van zijn zorgen, meer in de brede context. Niet alles zal tegelijkertijd mogelijk zijn. Ik heb vandaag ook al gezegd dat ik me daar wel voor blijf inzetten. Met andere woorden, ook op het moment dat bepaalde zaken uit het hoofdlijnenakkoord lastiger zijn geworden, ga ik er gewoon mee door. Dat heb ik volgens mij in mijn eerste debat al aangegeven. Ik voer gewoon het hoofdlijnenakkoord uit en zal stappen blijven zetten, als ik daar mogelijkheden toe zie.

Dan kom ik bij de twee vragen van mevrouw Veltman. De eerste was: wanneer kan ProRail werken met de nieuwe kaderovereenkomsten? Dat is helaas nog niet precies te zeggen. Ook ProRail ziet nog wat haken en ogen. In het najaar kan ik u informeren over de stand van zaken. Dan krijgt u iets meer duidelijkheid daarover.

De tweede vraag van mevrouw Veltman ging over deur-tot-deurdienstverlening anders insteken en daarover rapporteren. Dat neem ik zeker mee in de brief over de demping van de NS-tarieven die ik de Kamer zal toesturen.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Vedder van het CDA. Zij spreekt er ook haar zorgen over uit dat er op de lange termijn niet gepland kan worden. Wij blijven steeds de afweging maken tussen wat nu nodig is om het verschil te maken en wat op lange termijn nodig is om de reizigers ook in de toekomst goed te kunnen blijven bedienen. Ik deel natuurlijk wel de zorgen van mevrouw Vedder dat het steeds lastiger wordt om die afwegingen met elkaar goed te kunnen maken.

De heer Grinwis voerde een pleidooi voor meer middelen op de lenW-begroting. Ik moet dit bijna omarmen en zien als een enorme aanmoediging. Ik ondersteun dit van harte, voorzitter, zeg ik namens het kabinet.

De voorzitter:

Ik zie zo'n beetje de hele commissie knikken wat dat aangaat. Meneer Grinwis, kijk eens aan!

Dank u wel. Dat was het einde van de tweede termijn van de kant van het kabinet. Dat betekent dat we richting het einde van dit debat lopen, maar niet voordat we de administratie op orde hebben gebracht. We lopen alles even langs. Allereerst is er door de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid een tweeminutendebat aangevraagd.

Ook zijn er een aantal toezeggingen gedaan.

- De Staatssecretaris zegt toe in kaart te brengen hoe een structurele tariefstijging te voorkomen en komt hier voor de zomer per brief aan de Kamer op terug. Dat was een toezegging aan de heer De Hoop.
- De Staatssecretaris zegt toe de Kamer in een brief voor de zomer inzicht te geven in de gevolgen van de bezuinigingen. Dat is een toezegging aan mevrouw Vedder.
- De Staatssecretaris zegt toe met de NS in gesprek te gaan over tarieven en hoe verder te gaan, en de Kamer voor de zomer 2025 te

informereren. Dat is eigenlijk een toezegging aan meerdere leden, dus aan de commissie.

- De Staatssecretaris zegt toe met de NS in gesprek te gaan over de tarieven en hoe verder te gaan.

Misschien moeten we dit iets ... Dit gaat over de NS-tarieven.

- De Staatssecretaris zegt toe voor de zomer de Kamer te informeren over hoe de middelen voor Zwolle-Meppel worden ingezet. Dat is een toezegging aan de leden Grinwis en Vedder.
- De Staatssecretaris zegt toe de uitkomst van het Masterplan Lelylijn eind 2026 met de Kamer te delen. Dat is een toezegging aan de commissie.
- De Staatssecretaris zegt toe later dit jaar de Kamer te informeren over het marktonderzoek of systeemtaken van NS naar ProRail overgegeven kunnen worden. De vraag is even wanneer. Dat is een toezegging aan mevrouw Veltman.

Gezegd wordt hier: in het najaar.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nu lopen twee verschillende dingen door elkaar. Het ene gaat over deur-tot-deurdienstverlening. Het andere gaat over systeemtaken waar opentoeegangvervoerders en NS gebruik van moeten maken, namelijk de toegangspoortjes en de reisinformatie. Het is prettig als ik op beide een toezegging kan krijgen, natuurlijk.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar de Staatssecretaris, want dit gaat over het tweede deel. Daar is een toezegging op gedaan tijdens het debat. Oké, we noteren de tweede toezegging ook, dus voor de deur-tot-deurtaken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Deur-tot-deur: voor de zomer. De systeemtaken: najaar.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nou begrijp ik ook waarom ik 'm gemist had. Dat was dus omdat het een beetje door elkaar liep.

De **voorzitter**:

Dan hebben we ze toch uit elkaar gezet in twee toezeggingen. De laatste toezegging.

- De Staatssecretaris zegt toe de Kamer voor het najaar, na het BO MIRT, te informeren over het uitfasen van de dieseltreinen en de andere uitkomsten van het BO MIRT. Dat wordt dus bij het BO MIRT gevoegd.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is in aanloop naar het notaoverleg MIRT.

De **voorzitter**:

Ja. Dat is een toezegging aan onder anderen de heer Pierik en de heer Grinwis.

Ik kijk even rond. Volgens mij heb ik alle toezeggingen gehad; momentje, hoor. We hebben er nog eentje verborgen zitten hier, maar alles wordt hier wel genoteerd, dus wat dat aangaat missen we niks. Er is nog een laatste toezegging.

- De Staatssecretaris zegt toe de Kamer in het najaar te informeren over de nieuwe kaderovereenkomst ProRail. Dat is een toezegging aan mevrouw Veltman.

Kijk! Dan hebben we alles gehad, denk ik. Ik wil de Staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning hartelijk danken voor hun komst en de inzet in het debat. Dank aan de leden en niet in de laatste plaats aan iedereen die

dit debat op de publieke tribune of op afstand heeft gevolgd. We zijn aan het einde gekomen van dit debat. Ik sluit dit commissiedebat Spoor. Dank u wel.

Sluiting 16.25 uur.