Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1302

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 24 juli 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 3 juni 2026 overleg gevoerd met mevrouw Bertram, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 30 januari 2026 inzake advies Lelylijngezant en Masterplan Lelylijn (Kamerstuk 36 800 A, nr. 36);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 13 februari 2026 inzake opvolging motie-Grinwis c.s. over toekomstbestendig vernieuwen van spoorknoop Haarlem (Kamerstuk 36 800 A, nr. 28) (Kamerstuk 29 984, nr. 1274);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 10 februari 2026 inzake dienstuitvoering internationale treindienst Eindhoven-Düsseldorf (Kamerstuk 29 984, nr. 1273);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 april 2026 inzake veertiende voortgangsrapportage (vgr) Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft van 2025 (Kamerstuk 32 404, nr. 132);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 april 2026 inzake Toekomstige Marktordening Spoor (TMS): onderzoeksrapporten en vervolgstappen (Kamerstuk 29 984, nr. 1283);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 april 2026 inzake terugkoppeling aandeelhoudersvergadering ProRail van 17 april 2026 (Kamerstuk 29 984, nr. 1281);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 april 2026 inzake beleidsvoornemen nieuwe beheerconcessie aan ProRail vanaf 2029 (Kamerstuk 29 984, nr. 1282);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 mei 2026 inzake beantwoording vragen commissie over de veertiende voortgangsrapportage (vgr) Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft van 2025 (Kamerstuk 32 404, nr. 132) (Kamerstuk 32 404, nr. 133);**

kst-29984-1302
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 mei 2026 inzake jaarverantwoordingen ProRail en NS 2025 (Kamerstuk 29 984, nr. 1285);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2026 inzake beantwoording vragen commissie over dienstuitvoering internationale treindienst Eindhoven–Düsseldorf (Kamerstuk 29 984, nr. 1273) (Kamerstuk 29 984, nr. 1287);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juni 2026 inzake reactie op verzoek commissie over de aanbiedingsbrief van ProRail inzake het rapport kaderovereenkomsten (Kamerstuk 29 984, nr. 1290);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juni 2026 inzake Nederland Dal Vrij Treinabonnement (Kamerstuk 36 933, nr. 41);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juni 2026 inzake beantwoording vragen commissie inzake opvolging motie-Grinwis c.s. over toekomstbestendig vernieuwen van spoorknoop Haarlem (Kamerstuk 36 800 A, nr. 28) (Kamerstuk 29 984, nr. 1274) (Kamerstuk 29 984, nr. 1289);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2026 inzake kennismakingsgesprek met de voorzitter van Rover (Kamerstuk 29 893, nr. 286);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juni 2026 inzake capaciteitsmanagement spoor en Europese ontwikkelingen spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 1288).**

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

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Huizenga
Griffier: Van der Graaf

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: El Abassi, Van Asten, Boelsma-Hoekstra, Goudzwaard, Grinwis, Heutink, De Hoop, Huizenga en Schutz,

en mevrouw Bertram, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.00 uur.

De **voorzitter**:
Goedemiddag, dames en heren. Het is 13.00 uur, dus we gaan beginnen met het commissiedebat Spoor. Hierbij open ik deze vergadering. Van harte welkom aan de aanwezige leden. Welkom aan de bewindspersoon: de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Bertram. Welkom aan de aanwezigen hier in de ruimte en de mensen die thuis meekijken. We hebben vijf minuten spreektijd per fractie. Ik wil graag met de leden afspreken dat we vier interrupties hanteren.
We beginnen echter allereerst met de inbreng van de rapporteur PHS, oftewel het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, de heer Schutz. Daarna zal de Staatssecretaris direct reageren op de inbreng van de rapporteur. Ik heb vernomen dat de rapporteur ongeveer tien minuten nodig heeft. Ik geef het woord aan de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Onze infrastructuur is de ruggengraat van Nederland, economisch en maatschappelijk gezien. Het streven naar betere benutting van het spoor heeft daarom mijn bijzondere aandacht. Als rapporteur voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer lever ik vandaag mijn eerste inbreng. Met PHS willen we meer treinen laten rijden over de zeven drukste trajecten en het goederenvervoer verbeteren. Op onderdelen is vooruitgang geboekt. De beoogde frequentieverhoging is ingevoerd op Den Haag–Rotterdam–Breda en op meerdere corridors rijden al meer treinen. Tegelijkertijd constateer ik dat op diverse trajecten nog aanzienlijke en samenhangende uitdagingen bestaan, waardoor afronding van PHS nog ver weg lijkt. Ik heb de vgr bestudeerd en met de Auditdienst Rijk gesproken over zijn rapportage. Dank aan de ADR en de Minister van Financiën voor de gelegenheid tot dit open gesprek. De conclusie die ik hier trek is dat de Staatssecretaris in de vgr scherper zou kunnen ingaan op de concrete uitdagingen en afhankelijkheden, met name als het gaat om hoe het ministerie in control komt en blijft. In de voorliggende vgr, voortgangsrapportage, en de beantwoording van feitelijke vragen zie ik dat tijdsdruk en afhankelijkheden ook buiten PHS soms leiden tot algemene antwoorden, terwijl juist behoefte bestaat aan meer concrete duiding. In mijn rapporteurstermijn wil ik daarom een aantal punten belichten. Tevens wil ik de griffie bedanken voor de fijne ondersteuning bij dit werk.
Voorzitter. Allereerst het personeelstekort. Het personeelstekort bij aannemers blijft een groot risico voor PHS. Dit probleem speelt breder in de infrastructuursector. De voortgangsrapportage noemt mogelijke vertragingen en kostenstijgingen, maar maakt onvoldoende duidelijk in hoeverre PHS en de afzonderlijke trajecten hier nu al concreet hinder van ondervinden. In het antwoord op feitelijke vraag 12 schrijft de Staatssecretaris: «Om de effecten van de personele schaarste te beheersen werkt ProRail nauw samen met aannemers en ingenieursbureaus om de opdrachtenportefeuille zo efficiënt mogelijk te realiseren.» En: «Via het Strategisch Platform Overleg en de consultatie van het masterplan informeert ProRail marktpartijen over de verwachte productievolumes. Om het behoud en de instroom van vakmanschap in de spoorsector te

versterken, werkt ProRail nauw samen met Railcenter, railAlert en aannemers. Deze samenwerking richt zich op het moderniseren en toegankelijker maken van opleidingen (...)» De term «samenwerken» blijft nogal algemeen. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren? In hoeverre biedt deze samenwerking daadwerkelijk de benodigde capaciteit en daarmee de oplossing? Kan de Staatssecretaris ook toelichten voor welke PHS-onderdelen de personeelsschaarste een acuut risico vormt? In welke mate lukt het nog om met het beschikbare personeel volgens planning te werken? Lukt dat op alle PHS-trajecten? Hoe beheersbaar is de situatie nu en later? Welke aanvullende opties zijn er? Eventueel het inschakelen van aannemers uit het buitenland?
Voorzitter. Dan ga ik naar het hoofdje afhankelijkheden. Naast het personeelstekort valt vooral de afhankelijkheid van externe ontwikkelingen op bij het realiseren van de beoogde frequentieverhogingen. Zo kan de frequentieverhoging op de corridor Alkmaar–Amsterdam pas doorgaan als de laatste bouwstap op Amsterdam Centraal is afgerond. Die hangt weer af van het Zuidasdok. Eerst moeten het derde perron en het vijfde en het zesde spoor op Amsterdam Zuid gereed zijn en internationale treinen daarheen zijn verplaatst. Volgens de voortgangsrapportage zal dat pas in 2037 zijn. Het is goed dat tussentijdse verbeteringen voor reizigers en vervoerders worden onderzocht, maar ik geef de Staatssecretaris in overweging in de volgende vgr concreter te schetsen hoe deze knelpunten kunnen worden doorbroken.
Ook de SAAL-corridor, een van de drukste lijnen van het land, laat zien hoe afhankelijk PHS is van andere projecten. Door vertraging bij ERTMS is onduidelijk wanneer de treinbeveiliging wordt gemoderniseerd en daarmee ook wanneer de frequentieverhoging op SAAL gerealiseerd kan worden. Dat is ook niet zonder gevolgen voor de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woningbouwlocaties. Net als bij Zuidasdok en Amsterdam Centraal voor de corridor Alkmaar–Amsterdam raken deze infrastructurele afhankelijkheden dus direct aan bredere maatschappelijke opgaven, zoals de woningnood.
Ook een andere corridor kent onderlinge en externe afhankelijkheden. De corridor Breda–Eindhoven is bijvoorbeeld deels afhankelijk van de vertraagde Meterenboog van de Betuweroute en afhankelijk van externe factoren zoals stikstof en vergunningen bij Boxtel. Ook factoren als netcongestie en baanstabiliteit wegen mee. De vragen voor de Staatssecretaris die ik hierbij heb, zijn de volgende. In hoeverre spannen de Staatssecretaris en ProRail zich in om niet alleen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer uit te voeren, maar ook de externe belemmeringen voor de realisatie van PHS zo veel mogelijk weg te nemen of te voorkomen? Wat wordt hier concreet aan gedaan? Waarom is het besluit om de SAAL-corridor niet voor 2030 met het cruciale ERTMS uit te rusten niet in samenhang met PHS genomen? Waarom is nog niet duidelijk wanneer ERTMS op de SAAL-corridor wordt aangelegd? Is inmiddels wel een concrete planning beschikbaar? Zo nee, wanneer komt die wel? Welke gevolgen heeft het niet uitrusten van SAAL met ERTMS voor onder andere de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties? Welke verlichting kunnen welke tussentijdse oplossingen bieden? Welke besluiten kan de Kamer nemen om de realisatie van PHS te versnellen, zowel voor PHS als voor exogene factoren, zoals Zuidasdok en ERMTS?
Voorzitter. Het blokje financieel tekort. PHS is een omvangrijk programma, met een budget van circa 5 miljard euro. Het budgettekort, of in woorden van de Staatssecretaris de budgetspanning, is in deze voortgangsrapportage gestegen van 99 miljoen naar 182 miljoen eind 2025. Dat komt door hogere kosten, maar ook door een verlaging van het budget met 46 miljoen vanwege een niet-uitgekeerde prijsbijstelling over 2025. Voor de recente inhouding van 2026 zijn de gevolgen nog niet berekend. Tegelijkertijd past hier een nuance: de budgetspanning lag in eerdere jaren hoger en het budget wordt ook tussentijds aangevuld, zoals recent

met 72 miljoen voor Amsterdam Centraal. De Staatssecretaris geeft aan dat toekomstige voortgangsrapportages nadrukkelijker aandacht zullen besteden aan de financiële stand van zaken. Daarvoor geef ik de volgende vragen mee. In hoeverre acht de Staatssecretaris het huidige budgettekort problematisch? Zijn er mogelijkheden om dit budgettekort op te lossen binnen PHS of moet daarvoor buiten het programma worden gezocht? Met welk bedrag wordt het budget verlaagd als gevolg van de ingehouden prijsbijstelling 2026, die vanaf '28 ingaat? Hoe worden de ingehouden prijsbijstellingen gecompenseerd?
Voorzitter. Dan het blokje inrichting voortgangsrapportages. Om een groot project goed te kunnen volgen, moet de Kamer goed inzicht hebben in de risico's, in de kans dat deze optreden en in de impact ervan. Dat geldt niet alleen voor de Kamer, maar vooral voor de Staatssecretaris en ProRail zelf. Daarom wordt in projectmanagement in de regel gewerkt met risicoregisters, waarin dit wordt bijgehouden. In de voortgangsrapportage van PHS worden risico's echter vooral globaal en kwalitatief omschreven. Slechts enkele financiële risico's zijn voorzien van een kwantificering. Ook bij de feitelijke vragen heeft de Staatssecretaris deze kwantificering niet geleverd. Vanwege het grote belang van goede omgang met en aanpak van risico's is mijn vraag hierover: kan de Staatssecretaris de Kamer in voortgangsrapportages voortaan beter informeren over de risico's voor de planning en de financiën door de kans van optreden en de impact in tijd en geld te kwantificeren in tabelvorm? In de voortgangsrapportage wordt gerapporteerd over de bevindingen van de ECF, de Eigenstandige Control Functie. De ECF constateert onder andere dat een tegenvaller in een specifiek geval te laat is gemeld, wat heeft geleid tot verrassingen voor de opdrachtgever, die voorkomen hadden kunnen worden. Aan dit geval verbindt de ECF de waarschuwing dat het voor een goede beheersing cruciaal is om tegenslagen op een eerder moment, tijdig te delen. Kan de Kamer voortaan de rapporten van de ECF als bijlage bij de voortgangsrapportage ontvangen?
Voorzitter. Tot slot doe ik als rapporteur de suggestie om in de voortgangsrapportage sterker vanuit de oplossing te rapporteren. Als er nog geen definitieve oplossing is, geef dan in ieder geval de oplossingsrichting. Per traject en per geïdentificeerd risico zou inzichtelijk moeten zijn wie de probleemeigenaar is, wat de oplossing of denkrichting is, welke tussentijdse maatregelen mogelijk zijn, welk tijdpad daarbij hoort, of dat tijdig is, wat daarvoor nodig is en wat plan B is, of maak expliciet dat het er niet is; dat zet de Kamer weer aan tot nader overwegen en politiek behandelen. Een meer uitgewerkte risicorapportagematrix kan de Kamer helpen om gestructureerd en met gevoel voor urgentie met de Staatssecretaris mee te denken. Uiteindelijk dragen de Staatssecretaris, ProRail en de Kamer samen de verantwoordelijkheid om PHS tijdig, succesvol en binnen budget af te ronden.
Voorzitter. Hiermee sluit ik mijn rapporteurstermijn af.

De **voorzitter**:
Dank aan de heer Schutz, als rapporteur. Ondertussen ook welkom aan de heer El Abassi van DENK. Ik noem nog even dat u straks vijf minuten spreektijd heeft. Dan ga ik naar de beantwoording van de Staatssecretaris op de inbreng van de rapporteur.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik beloof, voorzitter, dat ik op mijn aan-en-uitknop ga letten. Dat ging vorige keer iets minder.
Voorzitter. We hebben het vandaag over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Ik ben het helemaal met de rapporteur eens dat dat een van de belangrijkste programma's is. Ik wilde dus kort nog even aangeven wat het voorstelt en waarom ik er eigenlijk ook inmiddels wel enigszins trots

op ben. Vervolgens ga ik in op de vragen die de rapporteur aan mij gesteld heeft.
Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gaat om – de rapporteur zei het al – zes echt hele drukke knooppunten waarbij we meer sprinters en intercity's willen laten rijden, met van elk ongeveer zes per uur. Om de tien minuten moet er dus een trein vertrekken. Dat is natuurlijk gewoon een megaklus en een megaonderneming. Daarbij hebben we nog een knooppunt: hoe kunnen we het goederenvervoer over de Betuweroute laten rijden? Dat is, denk ik, ook minstens zo belangrijk. Ik denk dat we het daar snel over eens zijn. Daarnaast is dat alles gericht – dat heeft de Kamer natuurlijk ook vaak gevraagd – op de ontsluiting van woningbouw. Het moet dus ook bijdragen aan woningbouw, aan ontsluiting.
Vorige week zat ik hier voor de ERTMS. Toen moest ik inderdaad mijn best doen om aan de hand van die trechter te laten zien dat we een beetje aan de bovenkant van die trechter zaten. Ik heb ook beloofd om in het najaar te laten zien waar we ongeveer willen landen. Dit is gelukkig wel anders, want 95% van alles is in uitvoering. Dat is gewoon echt veel. Er zit 5 miljard in het programma, 4 miljard is inmiddels vastgelegd en 2 miljard is uitgegeven. Je ziet dus, ook in het land, dat er projecten worden opgeleverd en dat je de verschillen gaat zien. Denk aan Eindhoven–Amsterdam, waarbij er elke tien minuten een trein gaat, aan Den Haag–Rotterdam – velen van ons kennen dit gebied heel goed – en alles vanaf Delft en Delft Campus, aan Dordrecht, waarnaar we veel frequenter kunnen, en aan Rotterdam–Leiden. Er vertrekt ook elke tien minuten een trein tussen Schiphol–Utrecht–Nijmegen. Toen ik dit allemaal las – ik ben tenslotte pas 100 dagen Staatssecretaris – dacht ik: we hebben wel iets groots waar we ook echt wel trots op mogen zijn.
Ik kom uiteraard bij de vragen van de rapporteur, want ik begrijp zijn vragen heel goed, maar ik wil credits geven aan de mensen die dit bij IenW, maar ook bij ProRail met z'n allen bestieren. Daar zit echt een team. Ik ken het inmiddels als een bok op de haverkist. Ik vind het ook heel belangrijk dat ik ook met hen uw vragen nog een keer bespreek. Dat zeg ik dus ook gelijk toe. Dat zijn types die niet al te snel denken «nou, het komt wel» of «wie weet managen we het risico nog wel een keer». Dat vind ik zelf heel fijn, want het is ook belangrijk dat hier krachtige mensen op zitten.
Ik zou gelijk aan het begin, voordat ik op de precieze vragen inga, het volgende willen zeggen. Ik maak me sowieso zorgen of vind dat ik in ieder geval extra aandacht moet besteden aan drie belangrijke onderdelen: Amsterdam Centraal, de verdiepte ligging bij Vught en SAAL. Ik kom sowieso nog even apart terug op SAAL. Dat zijn echt onderdelen van het hele programma waar ik zelf ook een grotere betrokkenheid bij wil hebben, omdat je merkt dat die zo ingewikkeld zijn dat we daar met z'n allen heel erg op moeten sturen. Om uw betoog gelijk ook aan te halen: we zijn hier met z'n allen verantwoordelijk voor. Daar is het belangrijk genoeg voor, dus dat ondersteun ik ook direct.
Dan uw concrete vragen. Schaarste aan capaciteit. Personele schaarste is inderdaad een niet te onderschatten risico. Het is op dit moment wel zo – ik heb het ook nog eens nagevraagd – dat er op dit moment geen acuut knelpunt is. Daarnaast is het zo dat als ProRail Europees aanbesteedt, dit betekent dat ze met bedrijven in zee moeten die niet zomaar hier bij ons op het spoor mogen. Daar wordt dus wel zorgvuldig naar gekeken. Er wordt wel bij gezegd door de betrokkenen: maar als er iets wijzigt of als zich opeens een knelpunt voordoet, dan kun je wel een probleem hebben. Het feit dat het nu niet acuut is, betekent niet dat je dit niet heel scherp in de gaten moet houden, want het zal niet het eerste traject zijn dat vanwege personele schaarste uiteindelijk toch in de problemen komt. Ik zeg u dus toe dat personele schaarste voor ons al een heel belangrijk punt was, maar dat we daar ook in de volgende voortgangsrapportage nog eens even apart op terugkomen. Ik hoop dat ik dan opnieuw kan zeggen

dat het geen acuut knelpunt is, maar er moet wel grote alertheid op zijn. Daar ben ik het direct mee eens.
Dan de afhankelijkheden die u schetst. Die herken ik uiteraard allemaal. Vorige week betrof het inderdaad ERTMS. Je ziet dat we van andere grote trajecten afhankelijk zijn. Het team dat hierop zit, heeft ook de opdracht om niet alleen PHS te bekijken, maar ook die afhankelijkheden in beeld te brengen en acuut met ProRail om de tafel te gaan zitten als zich op een aanpalend terrein – ik kom hierna op SAAL terug – gelijk ook in actie te komen. Dat kan ik u gelijk ook toezeggen, maar zo werkt het op dit moment. Ik denk dat u daar terecht op wijst, want dat moet ook. Dit is geen standaloneproject; je bent gewoon afhankelijk van heel veel andere zaken. Wij zullen dus ook in de voortgangsrapportage proberen om op een overzichtelijke manier te laten zien hoe die afhankelijkheden in elkaar zitten, zonder dat je dat ongeveer achter de komma kunt beschrijven. Maar dat zullen we zeker doen voor die drie projecten waarvan ik zelf zei: die baren ons wel zorgen.
Dan SAAL en ERTMS. Ik herken helemaal wat u zegt. Dit is echt een van de belangrijkste onderwerpen, omdat we natuurlijk vorige week ook geconstateerd hebben: we zullen alles op alles moeten zetten om voortgang te boeken op ERTMS. We voeren nu een onderzoek uit met de regio hoe we moeten opereren als ERTMS wel op tempo raakt, maar ook – dat is des te belangrijker – naar wat er gebeurt als dat niet zo is en welke alternatieven je dan hebt. Je wilt namelijk wel dat daar treinen rijden, zeker ook gerelateerd aan de woningbouw die daar gepland wordt. Dat onderzoek wordt nu uitgevoerd. Ik zou met u willen afspreken dat ik daar in de volgende voortgangsrapportage specifieker op terugkom. Ik heb namelijk gezegd dat het er drie zijn: Vught, Amsterdam Centraal en SAAL. Ik wil dat ook graag eerst met de regio bespreken, want het kan best zijn dat je over alternatieven na moet denken dan wel een oplossing op een aanpalend terrein moet vinden.
Dan heeft u het over het potentiële tekort, die 178 miljoen. Althans, ik heb 178 miljoen staan. U had het volgens mij over 182 miljoen. Maar goed, anyway, het zit in de buurt van 180. Laten we dat maar zeggen.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik nam daarin het stukje verschil tussen 133 miljoen en 137 miljoen mee.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik begreep het. Laat ik het dan zo zeggen: 180 miljoen. Dat is 180 miljoen op een budget van 5 miljard, waarvan 4 miljard verplicht is. U heeft helemaal gelijk, en dat heb ik uiteraard ook geconstateerd: IenW heeft nogal te maken gehad met het inhouden van de loon- en prijsbijstelling. Voor een aantal trajecten is dat – hoe je het ook wendt of keert – echt lastig. Dat krijgen we ook niet gecompenseerd, tenzij de bomen opeens weer tot in de hemel groeien, maar dat gaat natuurlijk niet gebeuren. Wij zullen dus zelf in de komende jaren moeten zien hoe dat tekort zich ontwikkelt en hoe we dat ergens aan het eind van het traject denken op te lossen, maar zolang wil ik daar niet op wachten. Het afweegkader waar eind juni natuurlijk op terug gaan komen is ook een belangrijk moment. Dit is wel zo'n belangrijk traject. Dit is natuurlijk uiteindelijk ook onderdeel van die afweging.
Maar ik ga er niet van uit, en dat was volgens mij ook uw vraag niet, dat we op enig moment weer die loon- en prijsbijstelling vergoed krijgen. Ik hoop heel erg dat het ons bespaard blijft dat het nog een keer gebeurt. Dat is eigenlijk het punt. Sommigen zullen misschien denken: kijk hoeveel er in die fondsen zit; dat moet toch allemaal geen probleem zijn? Maar je ziet gelijk dat het impact heeft op trajecten. Dat is serieuzer dan menigeen in de gaten heeft, denk ik. Het is wel zo – laat ik dat nog zeggen – dat er ook een risicoreservering zit in het Mobiliteitsfonds. Het is dus niet zo dat we überhaupt niet kunnen bewegen. Desalniettemin vind ik het altijd link

om daar ongeveer alle kaarten op te zetten, want die risicoreservering is bedoeld om als reservering te dienen, en niet om gelijk ingezet te worden. Desalniettemin is het wel belangrijk om dat met elkaar te constateren.
Dan de inrichting van de voortgangsrapportage. Ik denk dat dat misschien wel het belangrijkste onderdeel is waarop we elkaar hopelijk kunnen vinden richting het najaar. Ik begrijp dat u op zoek bent naar het volgende: maak, voor zover dat kan, inzichtelijker waar de risico's, de afhankelijkheden zitten, en laat dat ook iets meer in een matrix zien, zodat te volgen is wat er met die projecten gebeurt. Ik heb dus intern op het departement afgesproken dat we in ieder geval bijzondere aandacht hebben voor de onderdelen die we kwetsbaar vinden, dus Amsterdam, Vught en SAAL. Dat is namelijk iets wat je veel preciezer in beeld moet hebben. Ik bekijk met het team nog eens even hoe we in matrixvorm uw commissie en u als rapporteur mee kunnen nemen in de risico's en afhankelijkheden. Ik denk namelijk dat het daarmee tastbaarder wordt en dat je dan meer het gevoel hebt dat het stuur in handen is, zonder dat we daar weer een hele bureaucratie voor optuigen. Maar dat was volgens mij ook uw bedoeling niet.
En dan misschien nog de laatste vraag, over de ECF-rapportage, de accountantsverklaring. Mij is meegegeven dat er elk halfjaar een beknopte rapportage is en dat die ook bij de stukken heeft gezeten, dus bij ons is niet bekend dat er nog een andere rapportage zou zijn. Als dat wel zo is, moet ik dat misschien even met u apart bespreken, want als dat er is, hoort dat uiteraard ook naar de commissie te gaan. Als u het niet gehad heeft ... Ik kan niet liplezen, maar volgens mij zei u net: ik heb het niet gezien. Dan betekent dat wel dat er iets naar u toe moet komen.

De heer **Schutz** (VVD):
Nou, het zat niet bij de stukken die zagen op PHS. Ik ben er dus niet naar op zoek gegaan omdat het ergens anders bij zou zitten. Ik had het graag in een pakketje gezien. Omdat het er niet bij zat, veronderstelde ik dat het er niet was. Als het er is en ik het over het hoofd heb gezien: excuus. Maar het helpt wel om het totaal bij elkaar te hebben als je ermee aan de slag gaat.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik was haast aan het eind van mijn betoog, maar ik zeg u toe dat ik nog even zal kijken of die echt bij de vgr zat, maar dat is wel de bedoeling. Het is dus niet de bedoeling geweest om het buiten de voortgangsrapportage te houden, maar dan ga ik dat nog eventjes na.
Dan denk ik dat ik op uw vragen ben ingegaan. Het belangrijkste als het gaat om de voortgangsrapportage is inderdaad om met een voorstel aan uw commissie te komen voor het iets preciezer in beeld krijgen van de afhankelijkheden en de risico's, en voor hoe dat in matrixvorm richting de commissie gedaan kan worden.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw bijdrage. Ik kijk nog even of de rapporteur nog verhelderende of aanvullende vragen heeft.

De heer **Schutz** (VVD):
Nee, mevrouw de voorzitter. Het waren duidelijke antwoorden. Ik snap bij zo'n rapport best dat je er even op moet kauwen, dus ik zie de conceptrapportage over een halfjaar gaarne tegemoet. Dan stellen we met elkaar vast dat we elkaar begrepen hebben of waar dat eventueel niet zo is, maar dat zie ik met vertrouwen tegemoet. Ik heb u duidelijk horen zeggen dat u de

Kamer in positie wil brengen om met u mee te kijken en te denken om dit project inderdaad samen goed af te ronden.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan kunnen we doorgaan naar de eerste termijn van de Kamer. Dan ga ik weer naar de heer Schutz, voor zijn eigen bijdrage namens de VVD. Gaat uw gang.

De heer **Schutz** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Over TMS. Juist vanwege de lange doorlooptijd is een tijdige start verstandig, maar er lopen nog verschillende juridische procedures. Daarom is voor de VVD de kernvraag niet zozeer welke marktordening we vandaag prefereren, maar eerder hoe het proces richting een robuust besluit in 2027 wordt ingericht. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe zij in haar procesaanpak rekening gaat houden met de latere verwachte uitkomsten van lopende procedures? Maken we bijvoorbeeld twee toekomstige marktordeningen? De VVD vindt dat dit proces zou moeten beginnen met politieke kaderstelling: welke publieke belangen en beleidsdoelen willen we na 2033 centraal maken? Daar willen we nader over spreken. Vervolgens kan een volwaardige marktanalyse objectief onderbouwen welke marktordening en eventuele concessievorm daarbij passen. Onderschrijft de Staatssecretaris deze punten en volgorde? De Staatssecretaris vindt nader onderzoek blijkbaar ook nodig. De VVD vindt de bijgevoegde rapporten qua beperkingen minder bruikbaar. Ziet de Staatssecretaris, net als de VVD, de toekomstige marktordening ook primair als middel om te komen tot juridisch houdbaar beleid en het beste vervoer voor de reiziger tegen een redelijke prijs?
Voorzitter. In de antwoorden op de schriftelijke vragen van mijzelf over de uitvoering van de motie-Veltman inzake kaderovereenkomsten valt op dat de Staatssecretaris aangeeft dat de aanbevelingen van ProRail op het gebied van capaciteitsverdeling zullen worden meegenomen bij, kortgezegd, de implementatie van de Europese wetgeving en het opstellen van de nationale beleidssturing, de strategic guidance, van ProRail. De brief van ProRail van 12 mei aan de Staatssecretaris, die we overigens pas vandaag ontvingen, is veel duidelijker. Graag een toelichting. Juist die strategic guidance wordt bepalend voor de eerder benoemde beleidsdoelen en afwegingskaders die ProRail bij de toekomstige capaciteitsverdeling moet hanteren. Die willen we vooral bespreken in een op een zware voorhang gelijkend proces. In dit proces richting het besluit naar Q1 van 2027 zou de commissie nog een aantal keer met u willen kunnen spreken over TMS. Hoe ziet de Staatssecretaris dit? Wilt u toezeggen dat u uw proces hierop inricht?
Voorzitter. Dan over het spoorknooppunt Haarlem. Dit dossier gaat over de kostbare lessen als projectplanning, financiering en besluitvorming niet goed op elkaar aansluiten. Juist nu de opgaven groot zijn en de middelen schaars, moeten we dergelijke risico's op desinvesteringen voorkomen. Hier dreigt immers circa 50 miljoen – ik herhaal, 50 miljoen – aan investeringen verloren te gaan als de plannen later alsnog worden uitgevoerd. Daarom vraag ik de Staatssecretaris om de volgende twee toezeggingen en om de Kamer voor het komende spoordebat per tijdige brief te informeren. Ten eerste: kan zij bezien of de huidige processen en afwegingskaders voldoende waarborgen bieden om dergelijke kapitaalvernietiging te voorkomen, en de Kamer informeren over eventuele verbeteringsmogelijkheden? Ten tweede: kan zij toezeggen het bestuur van Haarlem, de gemeente Haarlem, actief betrokken te houden en na afronding van het afwegingskaderproces en de projectprioritering het toekomstperspectief met de gemeente te bespreken? Welke lessen trekt de Staatssecretaris uit dit dossier?
Voorzitter. Over het project Eindhoven–Düsseldorf. Vanwege de economische betekenis van Brainport Eindhoven en de internationale bereik-

baarheid van Nederland voor het Duitse achterland is deze forse meerjarige vertraging teleurstellend. Hier zien we de kwetsbaarheid van het internationale spoorproject wanneer infrastructuur, materieellevering en internationale pluriforme samenwerking samenkomen. Welke lessen trekt de Staatssecretaris hieruit? Hoe wordt de impact voor reizigers en goederenvervoerders beperkt?
Voorzitter, afrondend. Er staan helaas veel probleemdossiers op deze agenda. Ik wil de Staatssecretaris via de voorzitter aanmoedigend vragen om meer regie te nemen. Mijn hele bijdrage moest vandaag gaan over zorgpunten. Vorige week bespraken we ERTMS even kritisch. De actualiteit van 1 juni, namelijk dat het CBb een tweede tussenvonnis heeft gewezen inzake de MaaS-partijen, met onder andere als tussenuitkomst een voorlopige voorziening, een gedeeltelijke schorsing van de concessie en de indeplaatsstelling van het besluit, is niet meegenomen in deze agenda. Kan de Staatssecretaris ons meenemen in deze actualiteit en meer vertellen over wat dit betekent?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank aan de heer Schutz. Dan de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter. Ongeveer drie jaar geleden werden we allemaal opgeschrikt door de grootste treinramp uit de recente geschiedenis. Een intercity kwam tot botsing met een graafmachine en ontspoorde volledig. Ik denk dat iedereen het beeld nog wel op zijn netvlies heeft staan: een geel-blauwe NS-trein die flink toegetakeld op het groene weiland was gekropen. Een beeld om nooit meer te vergeten. Er kwam die dag spijtig genoeg één persoon om het leven, namelijk de kraanmachinist.
Voorzitter. Dit dodelijke ongeval staat nog steeds symbool voor de onveilige omstandigheden waarin spoormedewerkers hun werk moeten uitvoeren. Dat is gerust een beetje zorgelijk te noemen, want over het geval in Voorschoten was de OVV erg duidelijk: dit had voorkomen kunnen worden. Maar helaas, nog altijd is de veiligheid niet op orde. Drie jaar na het ongeval stelt de Arbeidsinspectie namelijk dat er veel te weinig is gedaan met de aanbevelingen van de OVV en dat het nog steeds onveilig is. Treinen rijden met 130 kilometer per uur langs werklocaties, zzp'ers draaien dubbele diensten en van hen heeft slechts een op de twaalf een risico-inventarisatie gemaakt ten aanzien van het nachtwerk.
Voorzitter. Mijn fractie snapt niet hoe dat kan. Als we dan schriftelijke vragen stellen met de strekking «hoe kan dit?», dan antwoordt het ministerie doodleuk dat de Arbeidsinspectie meer onderzoekt dan alleen de aanbevelingen van de OVV. Met andere woorden: het zou dus goed kunnen dat er nog veel meer misgaat dan wat de OVV heeft aangetoond. Dat is zorgwekkend. Dat zou ook het ministerie aan het denken moeten zetten, dus vandaar opnieuw de vraag: hoe kan dit? Waarom lijkt punctualiteit nog steeds voorrang te krijgen boven veiligheid? Hoe staat het met de implementatie van de motie-Heutink, die verzoekt om zzp'ers onder de Arbeidstijdenwet te plaatsen? Ik hoor het graag.
Voorzitter. NS geniet het alleenrecht om op het hoofdrailnet in Nederland te rijden. Die wordt daarin gedekt door de regering. De meest recente gunning is daar immers het levende bewijs van. Die positie van NS heeft ervoor gezorgd dat de Nederlandse treindienstverlening zich op een glijdende schaal bevindt. En ja, NS haalt inmiddels de gestelde ondergrens voor de prestatienormen weer en daarvoor complimenten, maar het is niks meer dan tevreden zijn met een zesjescultuur na jaren van dikke, dikke, dikke onvoldoendes. En het vreselijkste van alles? De reiziger betaalt met de jaren meer geld voor steeds minder service.
Dat brengt ons bij de toekomst van het openbaar vervoer. We constateren dat het kabinet bezig is met de toekomst van het spoor in de zogenoemde

Toekomstige Marktordening Spoor, TMS. Daarin worden kaders meegegeven en een pad richting het spoor na 2033, maar hierin zitten een aantal problemen. We weten immers dat de Europese Commissie de inbreukprocedure op de onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan NS doorzet. Concreet betekent dat het volgende. De hoofdrailnetconcessie staat op omvallen. We hebben garanties tot aan de voordeur. De Europese Commissie verwacht pas in het eerste of tweede kwartaal een uitspraak te doen. De Staatssecretaris zegt in haar brief over TMS dit niet te willen afwachten. Mijn vraag is: bent u niet veel te vroeg met de wijze waarop u nu denkt het spoor na 2033 in te richten? Is het niet verstandig om eerst de uitspraak van de Europese Commissie af te wachten? U mist namelijk, zeg ik tegen de Staatssecretaris via u, voorzitter, één cruciaal onderwerp in die TMS-brief, namelijk de wettelijk verplichte marktanalyse. Dat is precies wat de hele concessie voor het hoofdrailnet doet wankelen. De zaak is toch onder de rechter? Waarom gaan we dan toch stug door?
Voorzitter, hierop doorgaand. De Kamer heeft per motie gevraagd of het mogelijk is om in de toekomst kaderovereenkomsten te sluiten. ProRail heeft hier onderzoek naar gedaan. Hoe kan het dan dat u dit rapport al in mei hebt ontvangen en dat wij het pas gisteravond hebben ontvangen? Op welke wijze is dit rapport dan betrokken bij de TMS?
Voorzitter. Waarom heeft de Staatssecretaris de begeleidende brief van ProRail bij dit rapport pas naar de Kamer gestuurd nadat ik er vanochtend om vroeg? Wat doet het kabinet met de aanbeveling dat de kaderovereenkomsten alleen mogelijk zijn als we beter gaan sturen op de capaciteit van het hoofdrailnet? Doen we dat nu dus niet goed, is mijn vraag. Houden we dan onnodig veel spoorcapaciteit bezet? In welke gevallen heeft NS meer capaciteit dan er daadwerkelijk gereden wordt? De Kamerbrief lijkt enigszins te temporiseren, terwijl ProRail juist aandringt op tempo; de markt vraagt daar al jaren om. Wat gaat de Staatssecretaris dus doen met de drie aanbevelingen van ProRail? Is zij bereid om daar binnen enkele maanden uitvoering aan te geven?
Voorzitter. Ik rond af. Dit dossier is zó omvangrijk, dit dossier is zó groot dat je er bijna een groot project van zou willen maken. Ik verwacht van de Staatssecretaris dat zij ons als Kamer gaat betrekken bij ieder voornemen tot een besluit, dat zij geen onomkeerbare stappen zet – daarvoor is het gewoonweg te belangrijk – en dat wij als Kamer mogen meedenken en ook mogen beslissen over de toekomst van het Nederlandse spoor.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Heutink. Dan ga ik naar de heer Van Asten. De tafel is wat gehydrateerd nadat dat glas water eroverheen ging, dus daar wordt eerst iets aan gedaan. Daarna is het woord aan de heer Van Asten van D66.

De heer **Van Asten** (D66):
Dank, voorzitter. Ik neem vandaag het debat over van mijn collega Robin van Leijen, die een ander debat heeft. Voor D66 staat vandaag één vraag centraal: hoe zorgen we ervoor dat het spoor werkt voor de reiziger op weg naar huis, werk, opleiding, familie, vakantie et cetera. In dat kader is het mooi om te zien dat het Nederland Dal Vrij Trein-abonnement zo snel kon worden ingevoerd nadat de collega's van PRO het hadden voorgesteld. Dat is toch een mooie geste aan de reiziger.
Wat heb je aan een huis als je er niet kunt komen? Voor D66 is mobiliteitsbeleid onlosmakelijk verbonden met woningbouw en brede welvaart. Gezien de enorme woningbouwopgave is het belangrijk dat we zo veel mogelijk gebruikmaken van de bestaande infrastructuur zoals het spoor. Immers: geen rails, geen woning. Dit pleidooi hield de heer Voppen, CEO van ProRail hier op 9 april. De kansen voor verdere verstedelijking aan bestaande infrastructuur zijn groot: langs de Oude Lijn hier in het Westen

en langs de spoorinfra van Limburg met Limburg Centraal, maar ook bij nieuwe gebieden, zoals nieuwbouw bij het intercitystation Veenendaal–De Klomp, en bij kleinere plaatsen die nu een station hebben vanwege een regiofunctie, zoals in Veenwouden in Noordoost-Friesland.
Over deze mogelijkheden hebben wij de volgende vragen aan de Staatssecretaris. Waar ziet de Staatssecretaris de ruimte op het spoor waar de heer Voppen over sprak en waardoor woningbouw langs die tracés goed mogelijk is? Werkt de Staatssecretaris samen met de Minister van VRO om deze ruimte ten volle te benutten voor nieuwe woningbouwgebieden?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik zeg dit niet graag, maar ik ben het grotendeels eens met de heer Van Asten. Ook wij benadrukken het belang van een goede infrastructuur. Natuurlijk willen we woningen bouwen en daar moeten ook wegen naartoe. Maar het ministerie heeft binnen de begroting een groot tekort voor het waarmaken van al de ambities; ik doel dan ook op een financieel tekort. Het is nu juni; de zomer komt eraan. Dat betekent dat Prinsjesdag dan ook weer voor de deur staat. Ik ben heel erg benieuwd of D66 de mooie woorden, die ik dus kan delen, gaat omzetten in concrete acties. En «acties» betekent gewoon keiharde knaken voor het Ministerie van IenW. Ik ben daar heel erg benieuwd naar.

De heer **Van Asten** (D66):
Ik ben blij dat het belang van woningbouw samen met spoor én wegen goed wordt onderstreept. Dat hebben wij ook gedaan in het huidige coalitieakkoord. Daarin zijn nieuwe jaarschijven ingevoerd met fors meer geld om dit te gaan doen. We hebben ook gezien wat de enorme opgave is bij IenW, en ook bij VRO – en eigenlijk zijn er nog een hoop ministeries met nog meer afkortingen op te noemen die ook veel meer geld zouden willen ontvangen. We moeten dus goed kiezen. Dat is ook de strekking van mijn pleidooi: zorg ervoor dat je de woningbouw centreert op de plekken waar het zo snel mogelijk kan, waar ruimte is op het spoor en waar je bij investeringen in infrastructuur, als die er moeten komen voor bijvoorbeeld nieuwe stations zoals het nieuwe station Rijswijk Buiten op de Oude Lijn, met zo min mogelijk middelen wel die woningbouw voor elkaar kan krijgen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik denk dan toch dat we straks bij Prinsjesdag opnieuw de conclusie met elkaar trekken dat er geen euro extra naar infrastructuur gaat. Dat is natuurlijk eeuwig zonde. D66 heeft de verkiezingen gewonnen met het verhaal dat we positief moeten zijn, dat we moeten investeren in Nederland en dat we aan de slag moeten met elkaar. Daar zie ik op infrastructuur bar weinig van terug. We gaan dus clusteren en kijken hoe we het met minder geld toch voor elkaar kunnen krijgen. Ik zou graag willen dat D66 de pioniersrol gaat pakken en gaat doen wat 70 jaar geleden die politici in dit land ook deden, namelijk zeggen dat infrastructuur randvoorwaardelijk is voor het goed functioneren van onze economie. Ik zou willen dat D66 dat gaat onderschrijven. Uiteindelijk hoort daar ook de conclusie bij dat we dan misschien wat minder geld moeten uitgeven aan klimaat en wat meer aan infrastructuur bijvoorbeeld.

De heer **Van Asten** (D66):
Ik begin weer met te zeggen dat ik blij ben dat de boodschap van optimisme is blijven hangen en langzamerhand toch een beetje besmettelijk begint te worden, want ik denk dat we dat optimisme nodig hebben in een tijd waarin we zo ongelofelijk veel opgaves hebben die we samen aan moeten pakken. Woningen bouwen en goed investeren zijn twee van die opgaven. Goed investeren in de klimaatbestendigheid van Nederland

is misschien nog wel belangrijker. Als we weer enorme droogtes of juist enorm natte periodes voor onze kiezen gaan krijgen, staan we raar te kijken wanneer een spoordijk wegspoelt omdat we te weinig hebben gedaan aan klimaatadaptatie in de gebieden eromheen. Dat is een kleine reactie; ik denk dat we er ook wel overeenstemming over kunnen vinden.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Nou ...

De heer **Van Asten** (D66):
En om een stap terug te zetten naar de daadwerkelijke vraag die gesteld werd: ja, er is ontzettend veel geld nodig om de infrastructuur op peil te houden, uit te breiden et cetera. Het betreft enorme bedragen. Ik ben blij dat we inzicht hebben in wat ervoor nodig is en wat een afwegingskader zou moeten zijn voor IenW om te investeren. Dat komt eraan, zoals u weet – en dan ben ik alleen maar invaller in deze commissie; kun je nagaan als ik echt in deze commissie zou zitten. We zullen er dus keuzes in moeten maken. Dat is politiek: keuzes maken met schaarse middelen. Ja, we zouden kunnen kijken waar we nog meer middelen vandaan kunnen krijgen. Zoals u weet, is dit een minderheidscoalitie; we hebben dus alle goede ideeën en voorstellen en uiteindelijk steun nodig voor de begrotingen. Dan zullen we rondom Prinsjesdag en alles wat daarna komt gaan kijken waar we op uitkomen. Vervolgens zullen we het doen met het geld dat dan beschikbaar is.
Voorzitter. Ik kom toe aan de marktordening, zojuist ook al besproken door een voorganger. De Staatssecretaris geeft aan dat het kabinetsbesluit over de marktordening begin 2027 genomen moet worden of genomen zal worden, terwijl de definitieve uitspraak van het Europese Hof van Justitie pas in de tweede helft van '27 wordt verwacht. We weten niet hoe de rechter daarover gaat oordelen. Toch werken we alvast vooruit. Zijn we dan wel voorbereid, ongeacht de uitspraak van die rechter? Liggen er plannen klaar voor een snelle aanpassing van dat besluit uit begin '27 als de rechter tóch een heel andere weg kiest? Wat wordt dan het scenario? Deze onzekerheid kan mogelijk ook belemmerend werken op de verruiming van het aanbod van internationale treinen van nieuwe aanbieders. Deelt de Staatssecretaris deze zorg? Hoe wil ze die dan ondervangen?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik heb vooral een vraag over de marktordening. In ieder geval voor Progressief Nederland is het heel belangrijk dat het publieke belang echt vooropstaat als het gaat om het spoor. Het hoofdrailnet, de concessie met de NS, werkt volgens mij goed en zorgt ervoor dat ons spoor ook internationaal goed staat aangeschreven. Het zou zonde zijn om het kind met het badwater weg te gooien. Ik ben een beetje op zoek naar hoe D66 zelf in de wedstrijd staat. Ik snap alles wat u schetst rondom de juridische zaak vanuit de Europese Commissie, maar waar staat D66 zelf in deze discussie? Ik denk namelijk dat waar het die marktordening betreft uw partij een belangrijke rol speelt in naar welke kant het kwartje valt.

De heer **Van Asten** (D66):
Ik ga antwoord geven door mijn vervolgtekst, die ik al op papier heb staan, met u te delen. Het grootste belang voor D66 is dat er een goed functionerend, samenhangend en toegankelijk spoorsysteem blijft bestaan waar de reiziger op kan vertrouwen. Als ik het rapport lees van Rebel Group, APPM – ik vergeet er eentje, Goudappel is het, meen ik – waarin die vijf varianten worden uitgewerkt, zie ik daarin ook staan welke waarden er zijn meegegeven vanuit het ministerie, in de trant van: hier moet het aan voldoen. Ik denk dat we die waarden allemaal kunnen onderschrijven. Het lijkt alleen wel alsof we op zoek zijn naar het schaap

met de vijf poten om het beste systeem te kunnen bepalen. Ik lees dat we het huidige systeem kunnen houden, dat we het kunnen opdelen, dat we de intercityconcessie apart kunnen zetten van de regioconcessies. Dit lijkt me nogal een drukte van belang te worden, zeker een bestuurlijke drukte. Een van mijn vragen aan de Minister – ik zal die vraag nu stellen in antwoord op de vraag aan mij, maar pak daarmee geen extra spreektijd, want mijn tekst is niet zo heel lang en dan heb ik 'm gelijk gesteld – is dat ik benieuwd ben naar de opknipvariant. Er wordt gezegd dat als er een opknipvariant komt, het van belang is dat sturing en coördinatie perfect geregeld zijn en dat er wellicht een nieuwe entiteit op moet komen. Dan is mijn vraag of het opknippen van dat netwerk niet zal leiden tot die noodzaak voor een nieuwe coördinerende entiteit. Wordt dat dan niet een belemmering voor de doelmatigheid van ons systeem? Met andere woorden, om de vraag af te ronden ...

De **voorzitter**:
Ik heb nu ook een interruptie van de heer Schutz, dus u maakt het mij er niet makkelijker op. En ik heb denk ik ook een vervolgvraag van de heer De Hoop. Ik wil eerst hem de gelegenheid geven om die vervolgvraag te stellen. Daarna ga ik naar de heer Schutz.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Met het risico dat dit punt misschien in de volgende zin van de heer Van Asten zat. Als ik de beantwoording door de heer Van Asten namens D66 interpreteer, proef ik in ieder geval dat wat hem betreft de hoofdrailnet-concessie en het publieke belang gewoon vooropstaan, tenzij de juridische uitspraak van de Europese Commissie anders uitvalt, maar dat in ieder geval de waarden die we daarin met elkaar hebben afgesproken in eerste instantie nog vooropstaan voor D66.

De heer **Van Asten** (D66):
Ja, zeker staan die waarden voorop. En het publieke belang, het publieke belang van die reiziger, staat absoluut voorop. Maar dat is natuurlijk ook de basis geweest van een onderzoek naar hoe je kunt kijken naar dit systeem. Daar kwamen vijf varianten uit. Een vraag aan de Staatssecretaris is of er al varianten af zijn gevallen. U heeft ze gezien; zijn er varianten waarvan u zegt: die doen we sowieso niet? Ik wil daarna pas echt die keuze maken. Ik wil wel zien wat de mogelijkheden zijn, want als eind '27 de rechter er een streep doorheen zou zetten, moeten wij als commissie goed voorbereid zijn op welke keuze we dan nog wél hebben. Voorzitter. Afsluitend heb ik ook nog de vraag aan de Staatssecretaris ...

De **voorzitter**:
Er is eerst nog een interruptie ...

De heer **Van Asten** (D66):
Als ik deze zin mag afmaken, is het blokje meteen gedaan. Ik heb nog de vraag aan de Staatssecretaris hoe de Kamer wordt meegenomen in de afweging naar het besluit in begin '27. Als we één variant krijgen, wordt het immers wellicht een wat moeizamer debat dan wanneer we worden meegenomen in de afwegingen.

De heer **Schutz** (VVD):
De heer Van Asten neemt het rapport met die vijf scenario's redelijk bij de hoorns. Met dat rapport gaan we al een klein beetje van de wal af; daarin geven we eigenlijk al een beetje richting aan. Hoe legt u dat vierde spoorwegpakket uit? In welke mate vindt u dat er ruimte is voor de Nederlandse overheid om daarin als het ware voor te trechteren? U geeft in uw verhaal aan dat als we worden teruggefloten door de Europese rechter – althans, zo interpreteer ik het – we ergens anders naar moeten

kijken. Maar wat vindt D66 zelf? Wat is het vertrekpunt? Is dat het rapport met die vijf scenario's, of is dat kaders stellen en op basis van je doelen kijken wat er in de markt voorhanden is? Welke richting kiest D66 daarin?

De heer **Van Asten** (D66):
Ik zie daar niet zo heel veel verschil in, zeg ik, met het sterretje erbij dat ik natuurlijk niet de hoofdwoordvoerder op dit dossier ben, maar me wel flink heb ingelezen in het rapport dat ik net noemde. Als je wil weten waar we naartoe willen met ons spoornetwerk in Nederland en welke doelen dat netwerk moet dienen, kan ik onderschrijven wat er in het rapport staat over de publieke waarden die je wil meegeven aan een goed functionerend spoornetwerk. Ik ben dan wel benieuwd of die allemaal goed zijn ondervangen in die scenario's. Weten we dat al ver genoeg? Is er dadelijk niet een systeem – ik zou graag verdere gesprekken hierover voeren voordat er dadelijk een besluit ligt – dat het theoretisch het beste systeem zou kunnen zijn, maar dat is opgeknipt in allerlei vakjes, zodat als je erboven gaat hangen, je denkt: dit is natuurlijk vragen om problemen; er hoeft maar ergens een sneeuwvlok op de rails te landen, of het hele systeem loopt helemaal mis? Dat moeten we natuurlijk niet hebben. De robuustheid van het systeem lijkt me dus ook in het belang van de reiziger. Ik wil op dit moment nog niet vooruitlopen op de vraag welk scenario het wordt.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik probeer het anders. Beginnen we met nadenken over hoe we de marktordening zien op basis van een rapport waarmee het ministerie is begonnen te denken? Of beginnen we samen met het ministerie zelf na te denken over hoe we het spoor in de toekomst zien, onder andere met de punten die collega De Hoop noemt? Wat is uw vertrekpunt? Is dat het rapport waarvan de COD zegt: er zijn uitgangspunten meegegeven, dat doet wel wat met de uitkomst? Of beginnen we gewoon vanuit de situatie: we hebben er kennis van genomen; laten we nu vooral zelf nadenken over wat we belangrijk vinden, onder andere publieke belangen?

De heer **Van Asten** (D66):
Sorry, maar er zit natuurlijk geen verschil tussen «ik heb een rapport en laten we dat rapport gebruiken om te gaan denken» en «we hebben kennisgenomen van het rapport, dus laten we dat dan als uitgangspunt nemen en gaan denken». Het denken stopt daarin nooit. Iedereen neemt zijn eigen waardenpakket mee over de publieke waarde voor de reiziger van een goedlopend spoornetwerk. Natuurlijk hebben wij daar ideeën over en die zullen we dus ook gebruiken op het moment dat we komen tot het uiteindelijke besluit in, zoals het nu nog gepland staat, begin 2027.

De heer **Schutz** (VVD):
Daar zit natuurlijk wél een verschil in. In het eerste scenario begin je te denken op basis van een rapport en in het tweede scenario begin je te denken naast het rapport. Ik hoop dat ik D66 aan mijn zijde vind in het zoeken naar marktordening, in een situatie waarin we naast het rapport gaan staan en vooral zelf blijven denken.

De **voorzitter**:
Dat was niet echt een vraag.

De heer **Van Asten** (D66):
Nee, maar ik wil er nog wel even op ingaan. Het gaat er niet om of je wel of niet zelf gaat denken. Natuurlijk denk je zelf; daar zitten we hier tenslotte voor. Ik denk dat dit rapport natuurlijk wel hele goede bouwstenen biedt voor het kijken naar hoe je het spoor in Nederland het beste inricht voor de reiziger, met alle waarden die daarin al zijn meege-

geven. Als we daar nog een waarde aan zouden moeten toevoegen, dan hoor ik graag welke dat zou kunnen zijn. Ik vond het vrij inclusief. Ik vind het rapport an sich geen hele gekke uitgangspunten meegeven. Dat betekent natuurlijk niet dat we zelf niet verder kunnen nadenken en het niet verder kunnen bediscussiëren. Ik hoor dan graag van de Staatssecretaris op wat voor manier we komen tot een systeem hierop.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Volgens mij is D66 nog een van de meest pro-Europese partijen in dit huis, wat je daar ook van vindt. Tegelijkertijd heeft de Europese Commissie het vierde EU-spoorwegpakket afgesproken. In het vierde EU-spoorwegpakket staat een volgorde, namelijk dat er eerst een aanbesteding moet plaatsvinden en dat er bij hele uitzonderlijke omstandigheden, als het echt niet lukt, onderhands gegund mag worden. Dat is precies de discussie die we nu hebben ten aanzien van de inbreukprocedure die de Europese Commissie richting IenW heeft afgevuurd. Met dit rapport in de hand gaat het kabinet begin 2027 een keuze maken over de richting. Daarmee loopt het vooruit op de beslissing van het kabinet over hoe wij hebben geacteerd binnen het vierde EU-spoorwegpakket. Mijn vraag aan D66 is: bent u het met mij eens dat het onverstandig is om nu al een koers te bepalen, die mogelijk recht door de uitspraak van de Europese Commissie kruist? Die uitspraak was dat wij niet voldoen aan de eisen die gesteld zijn in het vierde EU-spoorwegpakket. Staat het vierde EU-spoorwegpakket voor D66 op de eerste plaats of staat het rapport van het kabinet en het bijbehorende beslismoment op de eerste plaats?

De heer **Van Asten** (D66):
We zitten hier zo fijn naast elkaar, dus we zijn het vaak eens. D66 is inderdaad een van de meest pro-Europese partijen in dit parlement, zo niet het meest pro-Europees. Ook daarna kan ik de heer Heutink een groot eind volgen. Daarom vroeg ik hem het volgende. Als we begin '27 een besluit krijgen, wat gaan we dan doen tot eind '27 als we daadwerkelijk de beslissing van het Hof horen? Hoe snel kan je dan eigenlijk nog veranderen? Hoe gaat die discussie zich dan ontwikkelen? Mijn vraag aan de Staatssecretaris was ook hoe zij dat ziet en waarom die beslissing dan eigenlijk al begin '27 zou moeten komen. Als we daarin keuzes maken en vervolgens een halfjaar later een heel ander traject in moeten slaan, dan zijn we niet heel effectief bezig en maken we misschien meer kapot dan ons lief is.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Wilde u nog verdergaan met uw betoog? U heeft dan nog één minuutje.

De heer **Van Asten** (D66):
Jazeker. Ik heb nog een klein stukje. Ik wilde het nog hebben over internationale treinreizen, om toch weer als pro-Europese te boek te staan; al is dat bij de heer Heutink niet nodig, want hij was er al van doordrongen. Het ging over de Eurostar naar Londen, net buiten de Unie. Die is zeer populair en dat is goed nieuws. Op Amsterdam Centraal is er een nieuwe terminal gebouwd. Die bouw heeft de verbinding tussen Londen en onze hoofdstad maandenlang onderbroken, maar gelukkig is die weer hersteld. Reizigers lopen op Amsterdam Centraal nu tegen lange wachttermijnen aan, nota bene in die nieuwe terminal, omdat de Koninklijke Marechaussee onderbezet is. Dit ondergraaft het imago van internationale treinreizen, juist op het moment dat hier momentum voor lijkt te ontstaan, met nieuwe verbindingen naar Berlijn, Praag, Kopenhagen et cetera et cetera. Deelt de Staatssecretaris dat dit een probleem is en is zij bereid om de marechausseecapaciteit op Amsterdam Centraal

hiervoor te verhogen of om op een andere manier deze antireclame voor internationale treinreizen te stoppen? Wij kijken uit naar de antwoorden. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Asten. Dan ga ik naar mevrouw Boelsma-Hoekstra van het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Voorzitter. Vorige week bespraken wij al met elkaar de spoorveiligheid en ERTMS. Ik ben blij dat wij de brief van de Ministers Heerma en Van Weel gekregen hebben over de demonstraties op onder andere het spoor. Het is fijn dat daar zo snel actie op is. Vandaag hebben we het weer over het spoor, natuurlijk met uitzondering van het spoorgoederenvervoer. We treffen elkaar dus regelmatig in deze commissie. Het is ook goed dat we de tijd nemen voor alle relevante thema's.
In de afgelopen weken ben ik veel op het spoor geweest. Ik heb werkbezoeken gedaan en die waren verhelderend. De afkortingen vliegen je hier in deze commissie namelijk om de oren. Daarom dank ik de rapporteur wat betreft PHS, de heer Schutz, voor zijn rapporteurschap. Het is fijn dat wij door deze vraagstelling van de heer Schutz en de antwoorden van de Staatssecretaris weer beter in positie worden gebracht.
Dan ga ik naar mijn inbreng voor vandaag. Ik wil stilstaan bij drie punten. Ik denk niet dat het een verrassing is, maar die gaan over de marktordening, het internationale treinvervoer en aandachtspunten bij een aantal projecten.
Ik begin met de marktordening. Ik denk dat daar al veel over gezegd is. De rode draad – daar wil ik het ook over hebben – is het proces daarnaartoe. We hebben gehoord over de scenario's. Er wordt gevraagd of je daar nu iets van gaat vinden of dat er nog een reactie op komt, maar ik denk dat het van belang is dat de Staatssecretaris ons in positie weet te brengen. Misschien kan zij antwoord geven op onze vraag hoe zij dat gaat doen en wat onze rol is tot dat eerste kwartaal. We hebben wel zorgen over het eerste kwartaal van '27. Als de keuze zou afwijken van de huidige systematiek – natuurlijk loopt er ook nog een zaak bij de Europese Commissie – dan zijn er veel aanpassingen nodig. Is dat haalbaar?
Als laatste punt ...

De **voorzitter**:
U heeft een interruptie van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ja, ik heb een interruptie op dit punt. Ik ben namelijk echt nieuwsgierig naar hoe het CDA in deze wedstrijd zit. Deze discussie is begonnen met de onderhandse gunning door Staatssecretaris Heijnen, die daarin bewust heeft gekozen voor de NS. Je kunt je afvragen of we in dat proces met z'n allen – ik bedoel dan niet alleen de Staatssecretaris, maar ook de Kamer – misschien met marktonderzoeken juridisch gezien iets hadden kunnen voorkomen. Inhoudelijk weet ik dat het CDA toen echt stond voor de gunning van de hoofdrailnetconcessie. Ik ben benieuwd, los van de juridische uitkomst, hoe het CDA nu aankijkt tegen de hoofdrailnetconcessie en de discussie wat betreft volgend jaar.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Eigenlijk wilde ik daar in dit debat niet op vooruitlopen, maar onze visie daarop is niet veranderd. Kansen voor regionale vervoerders is een punt dat wij telkens ingebracht hebben. Het baart ons zorgen dat op dit moment dat proces nog moet gaan lopen en er toch wel een aantal mitsen en maren zijn. Die moeten we wel boven tafel hebben voordat er een goed besluit over genomen kan worden.

Ik was aangekomen bij het laatste punt over de marktordening. Dat sluit misschien wel een beetje aan bij de vraag die u ook stelde. Het gaat om de rol van de decentrale overheden. Die hebben ook een rol, bijvoorbeeld bij de regionale concessies. Hoe wil de Staatssecretaris de decentrale overheden betrekken in dit traject?
Voor mijn tweede punt sluit ik even aan bij wat de heer Van Asten zei over het internationale treinvervoer en de Eurostar. Er werd gevraagd naar de capaciteit bij de marechaussee, maar er is ook een voorstel om eGates te gebruiken. Dat gebeurt op meerdere internationale stations, dus onze vraag is of dit een oplossing is. Zo ja, wat is er dan voor nodig om dit doorgang te laten vinden?
Als derde punt heb ik de projecten. We hebben het de vorige keer gehad over ERTMS. Nu hebben we het over PHS. Als we dat goed bestuderen – de heer Schutz had het er ook al over – dan zien we veel samenhang. Alles hangt eigenlijk af van de voortgang van verschillende projecten, terwijl wij het debat over de strategische keuzes nog moeten voeren. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar? Een ander project dat ik hier wil benoemen, is het militaire transport. We lezen in de stukken dat het OFL heeft geadviseerd om een startpakket aan maatregelen te treffen als eerste stap om de weerbaarheid en militaire mobiliteit te bevorderen. Volgens de brief moet de dekking hiervan gevonden worden in het Mobiliteitsfonds. Dat fonds kennen we inmiddels een beetje. We moeten daar nog keuzes over maken, dus onzes inziens liggen hier kansen om de Defensiemiddelen te besteden. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat hierop ingezet wordt?
Als laatste nog een vraag over een internationale treinverbinding in onze zuidelijke regio. Op dit moment rijdt er slechts één trein per uur van Maastricht naar Luik. Dat station heeft ook directe verbindingen richting Brussel en Parijs. Wat is er mogelijk om de Drielandentrein Luik–Maastricht–Heerlen–Aachen minimaal twee keer per uur te laten rijden? Als daar een mogelijkheid toe is, kan ik mij voorstellen dat er ook weer een vraag komt over een eventuele infrastructurele investering. Maar ja, daar hebben we het nu niet over, dus dit punt laat ik even gaan; het komt aan de orde bij de strategische keuzes. Hetzelfde geldt voor de Lelylijn. We hebben het daar eerder over gehad. We wachten ook op dit punt de kabinetsreactie af, zodat we daar goed naar kunnen kijken.
Tot zover mijn bijdrage.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Goudzwaard, JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank u wel, voorzitter. Over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer houd ik het kort. Na de zorgelijke voortgangsrapportage over ERTMS van vorige week was het prettig om te lezen over een groot project waar al zo veel verwezenlijkt is; laat ik het positief houden. Over de bestaande problemen rondom budget en planning heeft rapporteur Schutz gelukkig al het nodige gezegd, waarvoor dank.
Vandaag heb ik slechts één vraag, over een van de risico's. Volgens mij sluit ik mij daarmee aan bij de heer Heutink. Nachtwerk is nog altijd de norm bij spoorwerkzaamheden. Dit maakt het werk minder aantrekkelijk en het is slecht voor de gezondheid. Overweegt de Staatssecretaris dan ook om te sturen op een kleiner aandeel nachtwerk voor werkzaamheden aan het spoor, om zo meer talent aan te trekken?
Voorzitter. Vorige maand was Lelylijngezant Klaas Knot bij ons te gast om zijn rapport betreffende de Lelylijn verder toe te lichten. De conclusie was natuurlijk niet heel verrassend: als je een heel groot project wil betalen, moet je daarvoor sparen; zo simpel is het. Juist in een periode van financiële krapte is het van belang om die stip aan de horizon niet te verliezen. Nu wordt de Lelylijn niet genoemd in het coalitieakkoord en vanuit de coalitiepartijen heeft alleen het CDA de Lelylijn in het

programma staan. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus wanneer de kabinetsreactie op dat rapport komt. Kan de Staatssecretaris zeggen of men bereid is om het advies van de heer Knot op te volgen en jaarlijks 400 miljoen euro in dat fonds te investeren? Mocht er voldoende draagvlak zijn voor die Lelylijn, is het dan ook mogelijk om eerder over te gaan naar de MIRT-verkenning dan wanneer we wachten op de gebruikelijke 75% financiering?
Voorzitter. Volgens mij is er in de Kamer een goede lobby gevoerd, want ik begin ook al over de Eurostar. Een paar weken geleden heb ik er nog gebruik van gemaakt naar Parijs, maar ik wil het hebben over Londen. Ondanks het miljoen reizigers per jaar, draait de Eurostar verlies omdat de terminal Amsterdam Centraal slechts 250 mensen per trein kan verwerken in plaats van de in 2019 veronderstelde 650 mensen. Wat ons betreft is het enige wat de Staatssecretaris hoeft te doen het uitvoeren van eerdere afspraken, namelijk het plaatsen van enkele eGates. Dan hoeft zij ook niet zo op te schalen bij de KMar. Zo simpel is het. Deze route heeft veel groeipotentieel, vervult een belangrijke functie in het economische verkeer tussen Nederland en de Britten, en draagt bij aan een robuust en duurzaam transportnetwerk. Kan de Staatssecretaris daarom toezeggen om zo snel mogelijk, maar in ieder geval nog voor deze zomer, Eurostar uit te nodigen voor een gesprek in het kader van het realiseren van de broodnodige eGates op de terminal van Amsterdam Centraal?
Voorzitter. Het spoor is essentieel om Nederland bereikbaar te houden. Toch zien we een tegenovergestelde ontwikkeling, want het spoorgoederenvervoer staat onder druk en intermodale ladingen stagneren. Laat het kabinet nou juist hebben geïnventariseerd welke investeringen onder de 1,5% van de NAVO-norm voor civiele uitgaven kunnen vallen. Heeft de Staatssecretaris misschien al zicht op wat die 1,5% kan betekenen voor ons goederenspoor? Is de Staatssecretaris bereid om de trajecten tussen het havengebied, de industrie en de Europese bestemmingen prioriteit te geven voor wat betreft de uitrol van ERTMS?
Dan mijn allerlaatste punt. Dank aan de Staatssecretaris voor de snelle brief over het gesprek met Rover. JA21 neemt de excuses van de voorzitter van Rover aan. Tegelijkertijd verwachten wij echt dat Rover voortaan glashelder communiceert over acties die gevolgen kunnen hebben voor treinreizigers.
Nog één punt. Wij onderschrijven de oproep van ProRail om iets te doen aan die vele, vele vernielingen op stations. Vernielingen zijn op stations de dagelijkse realiteit. Het is echt complete waanzin: 4.300 meldingen per jaar, wat resulteert in minstens 3 miljoen aan schade. Staatssecretaris, kunt u ons meer vertellen over de opvolging van aangiftes van deze vernielingen? Hoe denkt de Staatssecretaris het tij te kunnen keren, natuurlijk in samenwerking met haar collega's? Dat is namelijk echt heel erg nodig.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Goudzwaard. Dan ga ik naar de heer El Abassi van DENK.

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter, dank. Het gaat goed; De NS presteert goed. Als ik de Kamerbrief van 22 mei jongstleden erbij haal, zie ik dat 85,5% van de reizigers binnen drie minuten aankomt en dat 95,3% binnen tien minuten aankomt. Dan hebben we het over de reizigers, voor zover daar onderzoek naar is gedaan, die kúnnen reizen. Rest mij hierbij te vertellen dat je wel moet kúnnen reizen. Wat heb je immers aan een spoor als je geen reizigers hebt? Wat heb je aan een spoor als het reizen niet betaalbaar is voor reizigers?

Voorzitter. Mensen worden in dit land steeds vaker gebruikt als wandelende pinautomaten. Treinreizigers ontkomen daar niet aan; jaar na jaar stijgen de ticketprijzen en moeten NS-medewerkers vechten voor een fatsoenlijk loon, terwijl de top van NS in een totaal andere werkelijkheid leeft. De topman – ik heb dit al eerder aangegeven – verdient meer dan 0,5 miljoen per jaar. De vier andere bestuursleden verdienen meer dan € 400.000 per jaar. Dat is niet alleen een schande tegenover de duizenden hardwerkende NS-medewerkers die Nederland dagelijks in beweging houden, maar ook tegenover de reizigers die steeds dieper in de buidel moeten tasten. Deze bestuurders verdienen meer dan het dubbele van onze Minister-President, terwijl het beleid van de NS al jaren onder druk staat en reizigers vooral hogere prijzen, uitval en verslechterde dienstverlening ervaren. Keer op keer wordt de rekening neergelegd bij de gewone Nederlander.
Voorzitter. Dit houdt nooit op. Hoe kan het dat de NS-top zich in de positie voelt om reizigers en personeel op te roepen hun verwachtingen te matigen en in te leveren, terwijl zij zelf zulke exorbitante salarissen ontvangen? In hoeverre voelt de Staatssecretaris zich verantwoordelijk voor deze scheve dynamiek, waarin de kosten telkens worden afgewenteld op reizigers en personeel, maar niet op de bestuurskamer? Duurder werd het namelijk: begin dit jaar steeg de prijs van een treinkaartje weer, met 6,52%. Wat vindt de Staatssecretaris hiervan?
Voorzitter. Bij de NS rijdt er maar één trein zonder vertraging, namelijk de trein waarmee de rekening naar de reiziger wordt gestuurd. Begin 2025 gaf de Staatssecretaris aan dat het kabinet de intentie had uitgesproken om vanaf 2026 tot een structurele oplossing voor dit probleem te komen. In de Voorjaarsnota wordt echter voor de betaalbaarheid van het ov alleen 448 miljoen gereserveerd voor de jaren 2026 en 2027. Dat is geen structurele oplossing. Daarbij blijft onduidelijk hoe deze middelen precies worden verdeeld en hoe ze uiteindelijk terechtkomen bij de arme reizigers. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe de tijdelijke reservering in de Voorjaarsnota zich verhoudt tot de eerder uitgesproken intentie van het kabinet om tot een structurele oplossing te komen? Wat gaat de Staatssecretaris dan doen om ervoor te zorgen dat betaalbaarheid niet langer op een dood spoor blijft voor de reizigers met lage inkomens?
Voorzitter. Het moet echt anders. Het openbaar vervoer moet mensen verbinden, niet dwingen tot de vraag of zij wel of niet naar hun werk, school of familie kunnen. We moeten ervoor zorgen dat de trein een vanzelfsprekende basisvoorziening is voor mensen die het minder breed hebben. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat betaalbaar openbaar vervoer een basisvoorziening is en dat we mensen uit vervoersarmoede moeten helpen?
Om mensen uit die armoede te helpen, kan de overheid prijsstijgingen bij de NS dempen met gerichte subsidie. Daarvoor was eerder budget beschikbaar, maar ook die steun is stopgezet. Hierdoor betalen mensen gewoon voor beleid. Waarom is de Staatssecretaris gestopt met steun die prijsstijgingen bij de NS kon dempen, terwijl juist die maatregel mensen uit vervoersarmoede kan helpen?
Voorzitter. Daarnaast liggen er buiten de spits volop kansen. In de daluren rijden treinen vaak half leeg. Door bijvoorbeeld reizen dan goedkoper te maken, kunnen meer mensen betaalbaar met de trein en benut de NS haar capaciteit veel slimmer, zonder extra kosten.
Voorzitter. Tot slot kunnen we ook kijken naar Arriva in Groningen en Friesland, waar al concrete stappen zijn gezet. Tarieven zijn daar verlaagd, eerdere verhogingen zijn deels teruggedraaid en er is een systeem van korting voor veel reizigers om het ov aantrekkelijk te maken.
Voorzitter. Ik had nog een ander stuk, maar dat heb ik al teruggehoord bij de collega's hier, dus ik laat het hierbij. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Voorzitter. Ik heb het gemist omdat ik ook in een ander debat zat, maar allereerst dank voor de bijdrage van de rapporteur, de heer Schutz. Ik zal die terugkijken. Ik heb tegelijkertijd met dit debat een volkshuisvestingsdebat, waardoor ik helaas op twee plekken tegelijk moet zijn. Ik zal mijn best doen om ook hier mijn bijdrage te leveren.
Voorzitter. Het spoor is van cruciaal belang voor onze mobiliteit. In een klein land als Nederland profiteren we enorm als we het spoor goed en betaalbaar organiseren. We mogen best tevreden zijn met ons spoor, want we hebben, zeker als je het vergelijkt met andere landen, een efficiënt en druk bereden spoornetwerk waar dagelijks heel veel mensen met veel plezier gebruik van maken. PRO maakt zich echter wel zorgen over de nabije toekomst. We zien dat de onderhoudsopgaven steeds groter worden, dat de financiële tekorten verder oplopen en dat we onvoldoende stappen zetten voor belangrijke nieuwe trajecten. Ook de betaalbaarheid staat voor veel mensen enorm onder druk. Als we de komende tijd geen juiste beslissingen nemen, dreigt ons spoor vast te lopen. We zien in Duitsland wat voor negatieve gevolgen dat heeft.
Voorzitter. Het is ontzettend mooi dat de komende weken het Nederlandticket van start gaat. Allereerst dank aan de Staatssecretaris voor haar persoonlijke betrokkenheid om dit dossier tot een succes te maken. Zo kan het nog sneller ingaan, al op 15 juni. Er was op een aantal momenten wat onduidelijkheid over de datum; ik hoop dat de Staatssecretaris in de communicatie de komende weken extra goed haar best wil doen, samen met de NS, zodat het voor iedereen duidelijk is wanneer dat ticket ingaat en hoe je er gebruik van kan maken.
Begin dit jaar nam de Kamer mijn motie aan waarin staat dat er uiterlijk bij de komende begroting plannen moeten komen om het openbaar vervoer structureel te versterken en dus betaalbaarder te maken. Voor PRO is het cruciaal dat er dus ook structurele verbeteringen komen. We kijken dan ook uit naar de plannen van het kabinet. Graag hoor ik van de Staatssecretaris hoe zij daaraan werkt.
Voorzitter. U weet dat mijn fractie groot voorstander is van de aanleg van de Lelylijn. Ik wil nogmaals het belang benadrukken van snelle, concrete stappen, zodat ook de noordelijke regio zelf concreet aan de slag kan gaan. Ik hoop uiteraard dat ons amendement om te starten met de MIRT-verkenning wordt aangenomen en ik roep de Staatssecretaris op om samen met het Noorden snel tot vervolgstappen te komen. Ook verzoek ik haar om snel met een kabinetsreactie te komen.
Voorzitter. Niet alleen nieuw spoor is urgent, ook het verbeteren van bestaand spoor is belangrijk. Komend jaar spreken we over de toekomstige marktordening. Ik wil aangeven dat wat ons betreft het publieke belang hierbij vooropstaat. We hebben een enorm complex en samenhangend hoofdrailnet. Om als overheid hier in de toekomst op te kunnen blijven sturen en om te voorkomen dat reizigers de dupe worden van het opknippen van allemaal lijnen, moet wat ons betreft het hoofdrailnet als één systeem blijven bestaan. Erkent de Staatssecretaris het publieke belang hiervan en wil zij toezeggen dat dit het uitgangspunt voor haar plannen zal zijn?
In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zien we dat de financiële tekorten oplopen en dat er op belangrijke verbindingen vertragingen zijn. Dat is zorgelijk, want het is juist belangrijk dat het spoor klaar is voor reizigersgroei. Veel projecten hangen hierbij samen. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij dit vlot gaat trekken.
In het verlengde hiervan wil ik ook aandacht vragen voor het besluit om het knooppunt Haarlem nu niet in één keer toekomstbestendig aan te pakken. Hierdoor loopt de frequentieverhoging vertraging op en gooien

we tientallen miljoenen weg. Mijn fractie vindt dat onverstandig. Ziet de Staatssecretaris toch nog een oplossing om dit te voorkomen?
Voorzitter. Ik kom bij het internationale spoor. Om de verbindingen met andere Europese landen te versterken is er veel meer nodig dan nu gebeurt. Vrijwel Kamerbreed vinden we het van belang dat de treinverbindingen met buurlanden verbeteren, maar als ik heel eerlijk ben, duurt het lang voordat we concrete verbeteringen zien. Wat mijn fractie betreft, moet het kabinet vaart maken op een aantal vlakken. We wachten al heel lang op een breder EU-ticketsysteem. De Europese Commissie is hier nu mee aan de slag en daar heeft ook Nederland een zegje in. Er komen nu eindelijk plannen. Ik wil graag van de Staatssecretaris horen dat zij daar ook zelf, vanuit ons land, hard aan gaat trekken. Verder zien we ook dat de capaciteit op de hogesnelheidslijn vaak tekortschiet. De treinen zijn vaak uitverkocht. Hoe kunnen de frequenties worden verhoogd en hoe kan de intercityverbinding ook de grens over? De verbinding Eindhoven–Düsseldorf wordt steeds opnieuw uitgesteld. Waarom horen we daar niet meer over?
Voorzitter. Ik wil graag credits geven aan een voorganger die hier in de Kamer zat. Mevrouw Koekkoek besprak vorig jaar namens de fractie van Volt haar initiatiefnota in de Kamer. Dat was een goed debat. Ik kon er zelf helaas niet bij zijn, maar mijn collega, mevrouw Kröger, was er wel. Er zijn toen heel veel moties aangenomen die ook richting geven. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen om, met die moties onder de arm, de komende weken het gesprek te voeren met de Europese partners om zo stappen te kunnen zetten. Ik zou van de Staatssecretaris zelf graag wat uitgebreider willen horen wat haar visie is op het internationaal spoor.
Voorzitter. Ik heb tot slot nog een vraag over de aanpak van vandalisme. Er vinden steeds meer vernielingen plaats. Het is buitengewoon vervelend dat de schade vaak lastig te verhalen is op de daders. Welke mogelijkheden ziet het kabinet om ProRail en de vervoerders hierin te ondersteunen?
Tot zover.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Er is nog een interruptie van de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Deze vraag richting de heer De Hoop is puur door nieuwsgierigheid gedreven. Hij noemde al een aantal scenario's dat we hebben voor ons hoofdrailnetwerk. Het eerste scenario is dat je één grote HRN-concessie hebt, maar er zijn ook mogelijkheden met corridors. Staat GroenLinks-PvdA ervoor open om ook die suggesties te bekijken? Als alle partijen alles op alles zetten om het overstappen en het gebruikersgemak maximaal te borgen in dat soort constructies, staat GroenLinks-PvdA daar dan voor open? Ik krijg graag een reactie daarop van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik denk dat het voor de heer Goudzwaard duidelijk is dat het voor mijn fractie belangrijk is dat we ons openbaar vervoer zo publiek mogelijk inrichten. In de situatie zoals die nu is, zijn wij voorstander van een hoofdrailnetconcessie bij de NS. Daar zijn wij altijd een overtuigd voorstander van geweest. Er zijn inderdaad verschillende scenario's uitgewerkt, zoals corridors. Maar ik zie dat dat een meer decentrale inslag krijgt dan in de huidige situatie het geval is. Daar zou ik in principe zelf geen voorstander van zijn. Mocht de situatie juridisch zo zijn dat we er op een andere manier naar moeten kijken, dan heb ik eerder de voorkeur voor een landelijk railnet of een integraal HRN. Wat ons betreft staat voorop dat de hoofdrailnetconcessie bij de NS zo publiek mogelijk ingericht moet worden. Dat willen wij graag zo houden. Ik denk dat dat voor niemand een vraag kan zijn. Ik heb alle scenario's met interesse

bekeken, maar wij willen de huidige situatie graag zo houden, ook al hoor je iemand die heel progressief is dat niet vaak zeggen. Daar zijn wij ontzettend blij mee, dus laten we dat zo blijven doen.

De **voorzitter**:
Een korte aanvullende interruptie van de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Er wordt volgens mij nog een rondetafelgesprek hierover georganiseerd. Ik hoop oprecht dat de heer De Hoop namens zijn partij vragen gaat stellen aan de deelnemers. Als je voor een corridorvariant gaat, wat gaat dat dan betekenen voor de betaalbaarheid en voor het gebruikersgemak? Wellicht is er wat mogelijk als er een open vizier is. Ik zou dat in ieder geval heel erg prettig vinden.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Een open vizier is er zeker. Ik denk dat we door de situatie rondom de zaak met de Europese Commissie ook worden gedwongen tot een open vizier. Anders hadden we dit gesprek misschien niet eens gehad. Laat ik vanuit een open vizier kijken naar het internationale spoor. Ik zou willen zien hoe je daar meer ruimte voor kunt geven op ons railnetwerk. We staan er best voor open om te kijken hoe we dat soort dingen beter kunnen doen. Het is helemaal niet zo dat ons denken stilstaat, maar we zijn er wel van overtuigd dat de hoofdrailnetconcessie bij de NS moet liggen. Dat publieke uitgangspunt staat bij ons voorop.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik hoor een beetje een paradox. Aan de ene kant benoemt collega De Hoop al het eindpunt. Zijn hartenkreet is dat het eigenlijk moet blijven zoals het is. Hij laat zich daar nog in keren door een eventuele uitspraak van het Europees Hof. Nu kom ik bij mijn vraag: is het vertrekpunt eigenlijk niet dat we moeten beginnen bij wat we zelf vinden van het vierde spoorwegpakket? Moeten we dat niet als uitgangspunt nemen in plaats van dat we direct het einddoel benoemen? Want dat is niet zo open.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Kijk, het vierde spoorwegpakket geeft vanuit de Europese Commissie een heldere richting, maar er zijn best mogelijkheden om als lidstaat te zeggen: wij vinden dat onze situatie zo is, dat we de ruimte moeten hebben om daarvan af te wijken. Ik vind dat wij in Nederland, gezien hoe klein ons netwerk is en hoe druk het daarop is, de ruimte moeten hebben om te zeggen dat we die hoofdrailnetconcessie onderhands gaan gunnen aan de NS. Ik denk dat dat niet zozeer het probleem was. Ik denk dat het probleem eerder was – maar dat is mijn invulling – dat daar niet eerst een marktonderzoek naar is geweest en dat vooral dat het punt is waarop de Europese Commissie is aangeslagen. Dus voor mij zit daar, in die zin, niet heel veel tussen. En er is natuurlijk sowieso de ruimte om van dingen af te wijken binnen de Europese Unie, maar dat moet je dan wel heel goed beargumenteerd doen. Ik denk dat we dat niet goed genoeg hebben gedaan met elkaar.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik ga naar de laatste spreker: de heer Grinwis van de ChristenUnie. Ga uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ja, voorzitter, dank u wel. Ik zit een beetje in hetzelfde schuitje als collega De Hoop, vooral vanwege het CD over de Wet betaalbare huur, en ook nog het Verantwoordingsdebat plenair. Vandaar dat ik er af en toe even uit

glip. Ik zal er geen gewoonte van maken, maar vandaag even wel. Het is niet anders.
Voorzitter. Na slechts twee jaar bouwen werd in 1839 de eerste spoorlijn in Nederland, die tussen Haarlem en Amsterdam, geopend. Koning Willem I had durf, toonde daadkracht en stond zelfs met zijn eigen privévermogen garant. Deze spoorlijn is nu een van de drukste van het land. Het aantal treinen kan daar met 50% groeien door onderhoud slim te combineren met een aanpassing van het emplacement. Dan besparen we ook nog eens 50 miljoen euro. Maar er was ineens geen geld voor de aanpassing van het emplacement, dus dreigde deze slimme combinatie niet door te gaan. We hebben allemaal pas achteraf gehoord dat dat toch niet kon. Mijn vraag is: hoe heeft dit kunnen gebeuren? Het resultaat is: de belastingbetaler is de dupe en de reizigers krijgen voorlopig niet de broodnodige extra treinen. Ik vind dit moeilijk te accepteren. Zijn hier geen fouten gemaakt? Een geldprobleem is immers oplosbaar, wissels kun je monitoren, plannen kun je aanpassen. Beloftes van extra treinen in de concessie moet je gewoon nakomen. Graag een reactie van de Staatssecretaris. En ik snap heus wel dat zij een nieuwe Staatssecretaris is en op de schouders van haar voorganger staat, maar de Staatssecretaris snapt ook dat dit voor mij toch wel moeilijk te verteren is na de toezegging die ik kreeg in december bij het commissiedebat.
Voorzitter. Ik ga het nu hebben over allerlei andere projecten, die vaak weer over aanleg gaan. Ik besef dat dat een beetje ingewikkeld is. Ik heb net in de plenaire zaal bij het Verantwoordingsdebat gezegd dat dit kabinet, deze coalitie, de prioriteiten eigenlijk verkeerd legt. IenW is afgescheept met een fooi. Dan moeten deze bewindspersoon en haar Minister met elkaar gaan wikken en wegen en eigenlijk gaan kiezen tussen – misschien een beetje plat gezegd – de pest en de cholera, terwijl alle ziektes in de infrastructuur moeten worden bestreden. Maar daar is het geld niet voor. Nu ga ik het dus hebben over een aantal aanlegprojecten. Ik besef heel goed dat er een aantal knopen moeten worden doorgehakt voor onderhoud en vervanging, maar toch ga ik pleiten voor de Lelylijn. Want wat zou Willem I hebben gevonden van de Lelylijnsoap? Hij zou denk ik verbaasd zijn dat wij hier al meer dan 80 jaar over praten. Let wel, hè: 80 jaar! Hij legde die eerste spoorlijn in twee jaar aan. En nu hebben we weer een prachtig nieuw rapport van Klaas Knot, dat de ChristenUnie overigens omarmt, maar zijn we daarmee nu echt een stap dichter bij de aanleg gekomen? Ik hoop het wel en ben benieuwd of de Staatssecretaris het rapport en het advies van Knot ook kan omarmen. Hoe wil zij omgaan met het spaarmodel, waarmee we stapsgewijs toewerken naar de realisatie? Stel dat we daarin de eerste stappen zouden kunnen zetten, hoe verhoudt dat zich dan tot het kunnen starten van een MIRT-verkenning? Verder sluit ik me aan bij wat door alle collega's hierover is gezegd.
Zijn er verder nog meer regio's waar de bereikbaarheid op het spel staat? In Oost-Nederland komen er de komende jaren 125.000 woningen bij. Veel kansen voor economische groei en weerbaarheid, maar om die groei mogelijk te maken, is bereikbaarheid cruciaal. De Staatssecretaris erkent zelf ook in de MIRT-brief dat hiervoor een vierde perron in Deventer nodig is. Dit perron versterkt het hele netwerk in Oost-Nederland en boost daar allerlei goede dingen. De vraag is: welke stappen wil de Staatssecretaris concreet zetten om tot de realisatie over te kunnen gaan? En is zij bereid om dit soort netwerkversterkende effecten zwaar mee te laten wegen in het afwegingskader? Het is misschien een enkel perron, maar het heeft een groot uitstralingseffect.
Eindhoven–Brussel, de EuroCity. NS heeft het voorstel van de gezamenlijke consumentenorganisaties om de EuroCity vanaf eind dit jaar naar Eindhoven in plaats van naar Rotterdam te laten rijden, afgewezen en is niet ingegaan op de argumenten. De ChristenUnie vindt dit juist wél een goed plan; Eindhoven wordt dan eindelijk rechtstreeks verbonden met

Antwerpen, iets wat ook van belang is gezien de groei van ASML. De Staatssecretaris hoeft hiervoor slechts een minimale aanpassing aan de concessie te doen en kan dan volgend jaar al een lintje knippen – dat is toch vrij zeldzaam in deze tijd vol schaarstes bij IenW. Is de Staatssecretaris hiertoe bereid?
Wat vindt de Staatssecretaris ervan dat EuroCity en EuroCity Direct 's nachts negen uur lang niet rijden tussen Rotterdam en Antwerpen terwijl er toch zo veel geld is geïnvesteerd in de hsl? Elk ander intercitystation in Nederland kent 's nachts hooguit zes uur lang geen treinen, maar een biertje 's avonds laat in Antwerpen of vroeg naar je werk in Rotterdam is dus niet mogelijk. Graag de toezegging dat de Staatssecretaris bereid is om de concessie op dit punt aan te passen, anders hebben we nog een motie in de achterzak.
Is de Staatssecretaris bereid om nog deze kabinetsperiode een akkoord te sluiten met Duitsland over het opwaarderen van de verbinding Eindhoven–Düsseldorf tot een volwaardige intercityverbinding die twee keer per uur rijdt?
Voorzitter. Ten slotte. Waarom heeft de Staatssecretaris NS ontheffing gegeven om een aantal corona-afschalingen nog jarenlang te mogen verlengen? Hierdoor rijden er bijvoorbeeld tussen Rotterdam en Gouda slechts twee sprinters per uur in de spits – en dat midden in onze Randstad. De ChristenUnie wil dat deze en andere afschalingen uiterlijk december '27 ten einde komen. Is dat haalbaar en mogelijk, en is de Staatssecretaris bereid om zich ervoor in te zetten?
Voorzitter. Tot zover in deze eerste termijn.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik deel heel veel van de bijdrage van de heer Grinwis en ook de probleemanalyse die hij schetste aan de voorkant van zijn bijdrage. Ik kan mij herinneren dat wij dit debat vorig jaar rond deze tijd ook voerden. Toen zei de heer Grinwis iets in de trant van: als er niet meer investeringen in het spoor komen, is het voor de ChristenUniefractie misschien zelfs wel een overweging om die begroting een keer niet te steunen. Ik ben benieuwd wat nu zijn analyse is richting de begroting, ook die van de tekorten op infra in bredere zin. Dit ook omdat hij vandaag het Verantwoordingsdebat heeft. Hoe zit de ChristenUniefractie wat dit betreft in de wedstrijd? Ik vraag dit omdat wij hier ook mee worstelen. Je wil niet snel tegen begrotingen stemmen – ik ben dat ook zeker niet direct van plan – maar we zien wel dat de problemen nu heel groot dreigen te worden. Ik ben benieuwd hoe de ChristenUnie dit toetst.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dank voor deze vraag. Ik ben van plan om met het oog op dit punt bij het Verantwoordingsdebat een motie in te dienen waarin ik verzoek om aan de jaarlijkse Staat van de Infrastructuur een financiële paragraaf toe te voegen. Die zit er nu niet bij en het lijkt me dienstig als dat wél het geval zou zijn. Dit hoort de overkant, dus ze kunnen gelijk een «oordeel Kamer» naar vak K sturen. Althans, een uitnodiging daartoe.
Mijn reactie op de vraag van collega De Hoop is dat ik vorig jaar inderdaad zelfs gedreigd heb om tegen de begroting te stemmen. Dat heb ik uiteindelijk niet gedaan, omdat het kabinet het dreigement toen serieus heeft genomen en een stap heeft gezet om de BDU-bezuiniging gedeeltelijk terug te draaien. Dit jaar is het gelukkig gelukt om met een amendement ook weer wat extra middelen toe te voegen aan de exploitatie van het ov. De heer De Hoop weet daar alles van; hij heeft mij daar van harte in gesteund. Om dan nu, bij de eerstvolgende begroting, te gaan dreigen dat ik tegen ga stemmen als bepaalde dingen niet zijn opgelost; dat ga ik echt niet doen. We gaan eerst nog een grondig debat voeren over het afwegingskader. Maar ik ben er echt van overtuigd dat IenW binnen de huidige schaarste niet tot goede oplossingen kan komen

en dat er dus geld bij moet. De inzet van de ChristenUniefractie zal er dus absoluut op gericht zijn om ook bij de aankomende begrotingen middelen toe te voegen aan de begroting. We weten allemaal dat het bij IenW over ingroeitermijnen gaat voordat je iets daadwerkelijk realiseert. Het gaat dus vooral om zicht op meer structurele middelen dan om incidenteel een pleistertje plakken. Daar is de inzet op gericht, maar dat ga ik nu niet combineren met het dreigement «en anders stem ik téúgen», want dat lost op dit moment niet zo veel op, denk ik. Maar ik ben nooit te beroerd om uiteindelijk, als het moet, wél een keer zo te stemmen. Maar dat is nu te vroeg.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw uitgebreide antwoord. We gaan schorsen. Ik kijk even of een halfuur genoeg is. Ik zie dat dat zo is. Dan gaan we om 15.00 uur weer verder.

De vergadering wordt van 14.27 uur tot 15.00 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Goedemiddag. Na een kleine schorsing gaan we verder met het commissiedebat over het spoor. De eerste termijn is achter de rug, zeg ik voor de kijkers die nu aanhaken. De beantwoording van de Staatssecretaris volgt nu. De Staatssecretaris zal de beantwoording in blokjes per onderwerp doen. De vraag aan de Kamerleden, als de heren ook zijn uitgekletst, is dus of zij aan het einde van een blokje hun vragen willen stellen. Dan gaan we er sneller doorheen en kan de Staatssecretaris haar verhaal goed brengen. Dat is de vraag aan de leden.
Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Bertram**:
Voorzitter, dank u wel. Ik heb vier of vijf blokjes. Ik begin gelijk met marktordening. Daarna komt betaalbaarheid. Een aantal projecten is de revue gepasseerd. Internationaal. En dan heb ik uiteraard het blokje overig. Dat valt op zich ook wel mee, want ik kan best wel veel kwijt in de blokjes.
Ik wil met marktordening beginnen omdat dat voor de komende periode echt een van de hoofdonderwerpen is. Ik heb u allen heel goed gehoord. Ik heb ook de onderzoeken gelezen en ik vond ze allemaal enorm interessant. Tegelijkertijd vond ik het ook wel belangrijk om aan het eind van die rapporten te constateren dat gezegd werd: er moet nu toch eerst eens een keer een bestuurlijke uitspraak komen. Je kan natuurlijk modellen maken, je kunt verschillen tegen elkaar afzetten, maar uiteindelijk moeten wij inderdaad aan de bak. Volgens mij is het daar ook tijd voor. Dit is daarvoor ook wel heel erg belangrijk.
Vooraf zou ik het volgende willen stellen. Er werd gevraagd: hoe zit u daar zelf nu in? Ik zit er als volgt in. Ik heb niet per se een aandeel in welke oplossing ook, maar ik ben het met de hele commissie eens. Die zegt: het gaat ons erom dat je zo goed mogelijk gebruik moet kunnen maken van het openbaar vervoer en de trein, of het nu gaat om goederenvervoer of reizigersvervoer. Je wilt een systeem dat optimaal functioneert. Daar is het uiteindelijk voor bedoeld. Volgens mij zou dat ook het uitgangspunt moeten zijn. Ik wil daarbij gelijk iets tegen de heer Van Asten zeggen. Anderen hebben daar ook aandacht voor gevraagd. Ja, het moet dus ook in combinatie met woningbouw. Bij het afweegkader van eind juni komen we daarop terug. In dat afweegkader, ook na overleg met uw commissie, zeggen we heel duidelijk: «Ja, het moet ook woningbouw ontsluiten. Ja, het moet ook militaire transporten, weerbaarheid kunnen zien. Ja, het moet ook mee met de bredewelvaartsdiscussie.» In die zin denk ik dat het dus nog belangrijker is dat wij ons in de komende periode druk maken om wat in het regeerakkoord staat, namelijk: begin '27 moet er een oordeel

zijn over wat wij uiteindelijk in de marktordening van het spoor willen. Dat betekent dus ook dat we op dat moment – dat staat ook in het regeerakkoord – er een oordeel over moeten vellen of wij een marktanalyse willen. Nou snap ik heel goed wat we met een marktanalyse zouden moeten. Ik kom uit het vastgoed. Daar is het volstrekt logisch dat je die marktanalyse doet. Je wilt ook weten wat partijen vinden. Ik denk wel dat het belangrijk is om ons vast te houden aan de stappen die ook in het regeerakkoord staan. Daar staat in dat wij eerst bestuurlijk gezien een oordeel moeten vellen over welke kant we uiteindelijk op willen, dus wat voor ons uiteindelijk het zwaarst weegt als het gaat om de gebruikers van het spoor. Ik noem dan zowel de reizigers als het goederenvervoer. Op basis daarvan kunnen we ook oordelen of we die marktanalyse gaan doen. Dat moet namelijk in hetzelfde pakket mee, als je het regeerakkoord goed leest.
Ik zou er vervolgens nog het volgende bij willen zeggen. Ik snap heel goed dat sommigen van uw commissie ook zeggen: we hebben toch die procedure in Brussel lopen en wat betekent dat dan precies? Ja, dat klopt. Dat hoeft ons er niet van te weerhouden om in de komende maanden na te denken over wat wij met de ordening zouden willen. Het kan bij wijze van spreken dit jaar zijn dat de Commissie met een uitspraak komt. Het kan ook volgend jaar zijn. Ik zou het zelf heel verstandig vinden als wij, op basis van de onderzoeksrapporten die er zijn, zo close mogelijk – dat moet ik ook samen met u doen – tot een uitspraak komen over de ordening.
Tot slot wil ik het volgende zeggen. Ik heb uw oproep zo verstaan dat ik, of het nu om een groot project gaat of om een heel groot besluit dat we moeten nemen, want dat is het, u nog voor de zomer een voorstel doe over via welke structuur en via welke stappen ik dat voor elkaar zou willen krijgen; ik vind dat zelf ook heel goed. Ik denk erover om in ieder geval te kijken of we 'm niet zo moeten optuigen dat je bijvoorbeeld echt een procescoördinator van buiten hebt en je dus inderdaad zegt: luister, ik vind het zo belangrijk dat we dit echt zo moeten optuigen dat we ... Dat was ook een vraag van het CDA. Die vroeg of ik ook de regio in stelling breng. Ik zou inderdaad willen zeggen: ja, dat moet ook, want je hebt het over u en ik – u bent de commissie en ik ben de Staatssecretaris – maar we zullen ook zeker met bestuurders dat gesprek moeten voeren, want zij zijn natuurlijk onderdeel van degenen die uiteindelijk van het model gebruik moeten gaan maken. Vandaar dat, ook nadat ik eens goed geluisterd had in dit debat, mijn voorstel zou zijn dat ik voor de zomer met een voorstel kom over hoe, in welke stappen en met welke begeleiding we deze stappen zouden willen zetten, zodat we aankoersen op begin volgend jaar. Nebenbei moeten we uiteraard in de gaten houden waar Brussel mee komt. Ik denk dat het belangrijk is dat we dat op de een of andere manier wel heel goed in de gaten houden, maar dat moet ons niet beletten om uiteindelijk wel dat debat met elkaar aan te gaan.
Ik kom zo nog eventjes op de kaderovereenkomsten, want daar ging ook een van de vragen over. Ik kom daar nog even apart op terug.

De **voorzitter**:
Oké, dat was dan het eerste blokje. De heer Schutz heeft een interruptie. Daarna komt de heer Heutink.

De heer **Schutz** (VVD):
Ik wil even checken of ik de Minister goed beluister. Excuus, ik bedoel de Staatssecretaris. Snelle promotie! Excuus, Staatssecretaris. U zegt: we moeten een bestuurlijke uitspraak doen. Betekent dat een politieke kaderstelling, waar ik het over had, op basis van de open vraag «wat willen we?», of betekent dat eigenlijk een keuze maken, zoals meneer De Hoop eigenlijk net deed, zo van: nou, dit is eigenlijk al wat ik wil? Ik vraag u dit omdat u zelf letterlijk – ik heb het genoteerd – sprak over: «op basis van de rapporten». In het minidebatje dat ik net met het lid Van Asten had,

was het de vraag of je nou een van de rapporten die daar liggen als basis neemt of dat je zelf ook gaat nadenken over het vierde EU-spoorweg-pakket. Over dat rapport waar we het net over hadden weten we ook dat de COD, de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen, aangaf: ja, als je er een beperkt kader in stopt, komt er ook een beperkt kader uit als antwoord. Mijn vraag aan u is wat we nu gaan doen. Waar bent u naar op zoek? Is het de politieke kaderstelling van wat u wilt met het ministerie, wat wij als Kamer willen en wat we samen willen? Of betekent het dat u eigenlijk dat ene rapport als uitgangspunt neemt?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik heb in de 100 dagen dat ik op deze plek zit de rapporten uiteraard ook gelezen. Ik zit er zelf zo in: het vorige kabinet heeft niet voor niks om die rapporten gevraagd, dus die zijn belangrijk en het betekent dat we er ons voordeel mee moeten doen. Ook betekent dat dat we zelf uiteindelijk ... Dat zeggen die rapporten namelijk ook. Ik kijk dus iets minder negatief naar die rapporten, want je moet soms ook variabelen constant houden, anders kom je nooit tot een rapport. Dat geeft ook inzicht in hoe je de verschillende variabelen met elkaar kunt vergelijken, dus dat vind ik op zich niet zo gek. Wel komt er natuurlijk altijd een moment – ik denk dat dat nu is – dat we ons eigen traject moeten organiseren, met gebruikmaking van wat er aan informatie is en van hoe wij zelf op dit moment de hele ordening ervaren. Het doet er namelijk ook toe hoe je er zelf naar kijkt, wat je meemaakt en wat je belangrijk vindt. Zo zou ik dat traject in willen gaan, gebruikmakend van de rapporten. Maar ik heb geen vooropgezet ordeningsdoel, in de zin van: ik moet hiernaartoe. Ik zei net al: ik heb één aandeel en dat is het beste systeem dat we kunnen maken voor het spoor, de vervoerder en de treinreiziger.

De **voorzitter**:
Er is nog een vervolgvraag van de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):
U zei ook nog iets over de marktanalyse. In het regeerakkoord staat dat we per januari 2027 bepalen of en hoe we dat moeten doen. Kunt u daar iets fitter op ingaan? Als we dat niet doen, ontstaat er een risico. De weg met betrekking tot de gunning van de hoofdrailnetconcessie die op dit moment geldt, ligt voor een belangrijk deel achter ons. Dan zouden we al bij stap één of misschien bij stap twee direct weer dezelfde koers opgaan, waardoor we straks onze eigen ongelukken organiseren. Kunt u iets specifieker zijn over hoe u de rol van die marktanalyse voor zich ziet? Bent u het met mij eens dat die op basis van het vierde spoorwegpakket noodzakelijk is?

Staatssecretaris **Bertram**:
U zult het mij vast niet euvel duiden dat ik wat preciezer naar de tekst van het regeerakkoord heb gekeken. Daarin staat letterlijk: «Onderdeel van dit besluit is het antwoord op de vraag of en op welke wijze er een markt-analyse zal worden uitgevoerd.» Volgens mij is dat iets wat wij gaandeweg het traject met elkaar moeten bespreken. Zo zou ik het ook willen doen. Ik heb geen aandelen in de richting «we moeten het niet doen» of in de richting «we moeten het wel doen». Ik wil het doen volgens de route van het regeerakkoord. Ik heb er zelf genoeg meegemaakt om te snappen wat je met zo'n marktanalyse kunt.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
We gaan nu toch wel een beetje een merkwaardige route op. We spreken in dit huis regelmatig over problemen, bijvoorbeeld als het gaat om stikstof of asiel. Dan is het kabinet heel erg standvastig en zegt het: dat mag niet vanwege Brussel; we hebben ons te verhouden tot allemaal

afspraken en regels. Dan kan het allemaal niet. Maar nu zegt deze commissie eigenlijk het tegenovergestelde. Een aantal Kamerleden zegt in ieder geval: houd u aan het vierde spoorpakket zoals dat in Brussel is afgesproken. Maar nu zegt het kabinet: we moeten even kijken of we ons wel aan die afspraken gaan houden. Het vierde spoorpakket stelt gewoon dat we verplicht zijn om een marktanalyse uit te voeren. Mijn vraag is: hoe rijm je die twee met elkaar? Waarom kiest het kabinet ervoor om tegen de eis van Brussel in te gaan? Waarom toont het kabinet hier wél een eigen wil, ook al ben ik het er niet mee eens? Bij alle andere problemen die we hebben in Nederland doet het kabinet dat niet. Hoe rijm je die twee met elkaar?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik geloof dat ik dat net een slagje anders zie. Volgens mij heb ik niet gezegd dat ik voor of tegen een marktanalyse ben. Ik heb heel precies gekeken naar het regeerakkoord. U zult het vast niet gek vinden dat ik dat een belangrijk uitgangspunt vind. Twee. Ik vind het belangrijk, zoals u ook aangaf ... We hebben die inbreukprocedure. We moeten ondertussen ook zelf een oordeel vellen over hoe we aankijken tegen de ordening. U noemde het zelf «een groot project». Ik denk dat dat van ons wordt gevraagd en dat dat ook uit de onderzoeken blijkt. Die onderzoeken zijn voor mij niet iets wat vaststaat. Je doet onderzoek omdat je bouwstenen wilt hebben voor je eigen debat. Op het moment dat je het op die manier inzet, moet je een oordeel vellen. Daar hoort de vraag bij hoe je zelf tegen die ordening aankijkt. Ik denk dat dat heel belangrijk is. Dat zou ik heel graag met de commissie willen bespreken.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Hoe graag ik ook zou willen dat we de ruimte hebben om onszelf de vraag te stellen of we een marktanalyse kunnen doen: het antwoord daarop weten we al. We hebben die ruimte niet, want de Europese Commissie zegt gewoon in het vierde spoorpakket dat we een marktanalyse moeten doen. Mijn vraag is: denkt de Staatssecretaris echt dat we ons de ruimte kunnen permitteren om die vraag te stellen? Wat in het coalitieakkoord staat, is leuk. Ik kan ook van alles opschrijven, maar denkt de Staatssecretaris oprecht dat wij de ruimte hebben om onszelf de vraag te stellen of we wel of niet een marktanalyse moeten uitvoeren?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik hou mijn hand nu bij de knop, zodat ik zeker weet dat ik de microfoon straks ook weer uitzet. Volgens mij suggereert u een tegenstelling die er misschien niet is. Wat ik zeg, is dat er gevraagd en afgesproken is dat IenW rapporten zou aanleveren. Die hebben we aangeleverd. Daar zit belangrijke informatie in. Het klopt – dat is natuurlijk ook wat de heer Schutz zei – dat ze een aantal variabelen op constant hebben gehouden en dat je daar dus ook uiteindelijk je eigen bevindingen aan moet koppelen, anders gaat het niet werken. Maar dat is altijd het geval met onderzoek, namelijk dat je een aantal zaken constant moet houden, je een aantal overwegingen meegeeft en je daar uiteindelijk je eigen oordeel over moet vellen. Mijn voorstel aan uw commissie is dus het volgende, en daar wil ik voor de zomer mee komen. We hébben informatie. Ik ga dus ook niet zeggen dat we nog 100 andere rapporten moeten hebben, want ik denk dat dat helemaal niet nodig is. We hebben bovendien ook allemaal, zoals je nu al in het debat merkt, opvattingen over hoe je het zou willen, maar waar we volgens mij een gedeeld beeld bij hebben is dat wat we doen uiteindelijk voor die reiziger en het goederenvervoer een meerwaarde moet hebben. Dan denk ik dat wat in het regeerakkoord staat, namelijk dat je op enig moment ook moet beslissen wat we met die marktanalyse doen, alleen maar prima is en dat het ons er totaal niet van hoeft te weerhouden om dat debat met elkaar te voeren.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dan denk ik dat het belangrijk is dat we, als we dan misschien volgend jaar of eind van het jaar, wanneer de Europese Commissie of de Europese rechter met een uitspraak gaat komen, meer weten, we onszelf niet in de wissel hebben gezet naar een dood spoor, maar dat we die treinen nu wel even gaan rangeren en kijken welke wissel we hier om moeten gaan zetten zodat we uiteindelijk wel op de plek van bestemming gaan komen. Ik denk dat dat wel het goeie uitgangspunt moet zijn. Ik zie de Staatssecretaris knikken, maar ik hoop nog wel even op een korte reflectie daarop. Dan verwacht ik ook wel van het kabinet, en ook van ons als commissie, dat we onszelf niet de vraag gaan stellen hoe we het spoor zien ná 2033. Nee, ik vind het randvoorwaardelijk dat we hier met elkaar de vraag gaan stellen hoe wij ons spoor zien in 2080. Hoe zien wij echt de toekomst voor ons? We zijn namelijk met grote projecten bezig. We zijn bezig met het ERTMS; dat loopt tot 2050, 2060. We zijn bezig met de implementatie van het PHS. Er gaan grote ontwikkelingen op ons afkomen. Ik vind dus ook dat het kabinet niet alleen moet kijken naar 2033, maar vooral de stip nog verder op de horizon moet zetten; ik hoop dat het dat kan toezeggen. Wat voor spoor willen wij tussen nu en 100 jaar met elkaar hebben?

Staatssecretaris **Bertram**:
Het zou inderdaad niet wijs zijn als we geen rekening zouden houden met datgene waar de Commissie in Brussel mee zou komen. We zítten in dat proces en dat betekent ook dat we er rekening mee hebben te houden. Wat dat betreft kan ik u prima toezeggen dat het ook onverstandig zou zijn om dat niet te doen, maar het allerbelangrijkste vind ik het volgende. Ja, het is zo en er lopen inderdaad ingewikkelde trajecten waar we het mee te doen hebben, maar dat ontslaat ons niet van de plicht ... Positiever uitgedrukt, vind ik het dus heel belangrijk, maar ook wel uitdagend, om samen met uw commissie en dus ook met regionale bestuurders en onderzoekers, in ieder geval goed begeleid en in een strak tempo, uiteindelijk tot een bestuurlijke uitspraak te komen over de manier waarop we het willen doen. Dan lopen er nebenbei natuurlijk allerlei trajecten die je meeneemt, maar dat debat moeten we wel met elkaar voeren.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik begon het debat ermee dat het best wel ingewikkeld is. Ik denk dat we nu ook op een ingewikkeld punt zijn aangekomen. Als ik de Staatssecretaris goed begrijp, zegt ze dat we het beste voor de reiziger willen – ik denk dat we het hier met z'n allen over eens zijn en dat dat geen discussie is – en dat er een bestuurlijke uitspraak komt waarin staat wat voor de reiziger het beste is. Als antwoord op de vraag van de heer Heutink zegt ze dat er wel een plan B moet zijn, mocht het juridisch niet houdbaar zijn. Dan is mijn vraag eigenlijk wat het risico zou zijn wanneer je bijvoorbeeld op die uitspraak zou wachten en 2033 niet gehaald wordt. Ik moet gewoon wat meer in beeld krijgen wat daar het risico van zou kunnen zijn.

Staatssecretaris **Bertram**:
Het risico als je nu niet met dit debat begint, lijkt me dat je dan dus eigenlijk later toekomt aan iets wat wel echt van ons verwacht wordt, namelijk visie en ordeningsvragen beantwoorden. Eigenlijk zetten we onszelf dan namelijk in de pm, omdat je zegt: luister eens, ik handhaaf even wat ik nu heb en dan wacht ik eerst die uitspraak af. Ja, die kán dit jaar komen, maar ik heb begrepen dat het ook wel anderhalf jaar kan duren. Dat betekent misschien wel dat je die uitspraak op zijn laatst zo'n beetje eind volgend jaar hebt. Dat betekent eigenlijk dat je al die tijd jezelf in de pm zet. Gelet op de noodzaak om dit debat met elkaar te voeren, zou ik dat eigenlijk niet verstandig vinden.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik ben heel blij dat de Staatssecretaris zegt dat we het samen moeten doen en dat we hier het debat over moeten voeren. We zitten wel een beetje in de tijdsklem. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe ze dat concreet voor zich ziet, dus hoe wij betrokken worden bij die vraagstelling omtrent de marktordening?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik stel me voor dat ik aan u de komende weken, voor de zomer, een voorstel doe. Vandaar dat ik het voorstel van de heer Heutink om het een «groot project» te noemen ... Dat heeft allerlei plussen en minnen, maar het geeft aan dat het echt wel een groot vraagstuk is waaraan je met z'n allen wilt trekken en duwen. Dat zou voor mij dus het uitgangspunt zijn. Dan zou ik inderdaad ook met externe begeleiding ervoor willen zorgen dat we die stappen zetten. Om u een idee te geven: ik vind dat wij het gesprek rond het afweegkader bijvoorbeeld wel best goed en intensief gedaan hebben. Ik heb daar dus eigenlijk mijn lessen uit geleerd en gedacht: oké, dit is eigenlijk wel de manier waarop je vanuit het kabinet met een commissie veel dichter op elkaar het debat kunt voeren. Zo begrijp je ook wat de overwegingen zijn en is het niet alleen zo dat je moet wachten tot je weer formeel bij elkaar zit. Dat is dus wel een route die ik verstandig zou vinden. Ik ga daar nog eens heel goed over nadenken en dan kom ik ook gelijk op uw vraag, mevrouw Boelsma. Dat betekent dus ook dat in datzelfde overzicht regionaal bestuur en andere belanghebbenden een plek in die afweging hebben.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik weet niet of ik het helemaal helder heb meegekregen, vandaar dat ik de vraag stel. We hebben te maken met een infractieprocedure met betrekking tot het ontbreken van die marktanalyse. Die infractieprocedures worden behoorlijk vaak door de Europese Commissie gewonnen. Nu hoor ik de Staatssecretaris volgens mij zeggen: we kunnen wellicht ook een soort van procescoördinator die ons daarover adviseert, van buitenaf laten invliegen. Of je gaat gewoon met de Europese Commissie in gesprek. Dat zou ook een optie kunnen zijn. De Staatssecretaris weet alleen natuurlijk veel meer van de inhoud van de theorie af. Er zal dus een weloverwogen besluit aan ten grondslag liggen, maar ik zie de logica even niet. Zou de Staatssecretaris dat dus even nader kunnen toelichten?

Staatssecretaris **Bertram**:
Dan kan het heel goed zijn dat ik me niet helder genoeg heb uitgedrukt. Het zou kunnen zijn dat die externe begeleiding gaat werken, maar het kwam door de suggestie vanuit de heer Heutink, die zei: dit is zo groot; dit moet eigenlijk een groot project zijn, dus noem het een «groot besluit». Dan is het verstandig, als je het echt zo zwaar wilt optuigen, om daar iets van begeleiding bij te organiseren, zodat je zeker weet dat je geen stappen overslaat. Die infractieprocedure was ook deel van uw vragen, zo van: moet je eigenlijk wachten tot je door die procedure heen bent of kun je gelijktijdig wel je eigen proces organiseren om tot dat oordeel te komen? Dat was het verschil. Bij die infractieprocedure zou ik zeggen dat je dat maar ten dele ... Je hebt het eigenlijk niet in de hand, want je moet afwachten totdat er uiteindelijk een afspraak komt. Daarom vroeg mevrouw Boelsma mij wat er gebeurt als je wacht op Brussel. Als je wacht op Brussel, kan het zo zijn dat je anderhalf jaar moet wachten. De vraag is of dat verstandig is.

De **voorzitter**:
Oké. Dan stel ik voor dat u doorgaat naar het volgende blokje.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter, ik had nog één onderdeel dat bij dit blokje hoort. Dat was een vraag van de heer Schutz, maar ook van de heer Heutink, over die kaderovereenkomsten. Volgens mij hebben we daarbij een procesdiscussie en een inhoudelijke discussie. De procesdiscussie is dat de leden van uw commissie eigenlijk tegen mij zeggen: die brief van ProRail had wel wat eerder naar ons toe kunnen komen. Hij was van 12 mei. Om nou te zeggen dat het heel lang geduurd heeft ... Maar goed, ik neem er notie van.
Het tweede is inhoudelijk. In die brief van ProRail zeggen ze eigenlijk dat ze best wel iets met die kaderovereenkomsten zouden willen. Ik weet dat het voor een deel van uw commissie ook best een belangrijk instrument zou kunnen zijn. Ze stellen voor om met een pilot te beginnen rond de hsl: «(...) een kaderovereenkomst precies op de hsl, ook mogelijk op een internationale verbinding.» Mijn voorstel is om dit in ieder geval wel te doen, want dit is volgens mij net belangrijk om daar informatie over op te doen, om te kijken hoever ProRail komt met die pilot. Dan kunnen we dat op die manier ook ergens een plek geven.

De **voorzitter**:
Dan ga ik eerst naar de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):
Die brief van 12 mei is zo belangrijk omdat die iets duidelijker is en eigenlijk ook iets meer actie vraagt dan uit de antwoorden op de schriftelijke vragen die ikzelf heb gesteld, blijkt. Het is dus niet alleen maar vanwege het feit dat er «12 mei» op die brief staat, maar ook omdat die inhoud zo belangrijk is. Daarom werd die eigenlijk node gemist hiervoor. Het is voor ons allen in de voorbereiding voor een debat als dit handig dat we die eerder hebben, om het ook in onze fracties te kunnen bespreken en er zelf ook even op te kunnen kauwen. Het noopte mij er op een gegeven moment zelfs toe om in mijn eerste termijn te vragen om toestemming. Dat hangt ook een beetje samen met waar we het over hebben gehad. Ik heb het over een «op een zware voorhang gelijkend proces gehad», omdat datgene wat er in die brief van 12 mei staat eigenlijk voor een belangrijk deel medebepalend is voor die politieke kaderstelling die we helemaal aan het begin met elkaar gaan maken. Daarom is die brief van 12 mei zo van belang. Dit is eigenlijk iets waarvan ik bij herhaling hoop dat u het uitspreekt: ja, meneer Schutz, ik wil u toezeggen dat we aan de slag gaan om de politieke kaderstelling met elkaar vorm te geven, waarbij we die acties waar ProRail node om vraagt – dat is zo van: als we dat gaan inrichten, hebben we dit nodig – bij de horens te vatten in een «op een zware voorhang gelijkend proces». Dat is wat ik vraag.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik wil graag het volgende toezeggen. We moeten een strategic guidance opstellen. Dat wil ik ook samen met u doen. Dan neem ik daarin ook de voorstellen mee zoals ProRail die in de brief heeft gedaan. Dat betekent ook dat ik daarbij ook iets ga zeggen van de pilot en daarmee kan het ook onderdeel zijn van het debat waar we het net over hadden.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik vind het fijn om te horen dat de Staatssecretaris zegt dat ze gaat kijken naar een pilot voor die kaderovereenkomsten. Tegelijkertijd moeten we er dan ook voor zorgen dat die pilot een succes wordt. In de huidige situatie, zoals we nu het spoor met elkaar hebben ingericht, wat ProRail ook schrijft in de adviezen richting het Ministerie van de Staatssecretaris, gaat dat dus niet lukken. Waarom niet? Laat me dat heel even kort duiden. We hebben het spoor zo georganiseerd dat er capaciteit toebedeeld wordt aan NS, die, even zo gezegd, 80% van de capaciteit gebruikt. Die overige 20% is wel toebedeeld aan NS, maar die berijden dat niet. Op het moment dat

ProRail een kaderovereenkomst sluiten met welke partij dan ook, betekent dat dat ze capaciteit moeten gaan verdelen, maar die kunnen ze niet verdelen omdat NS op elke willekeurig moment extra capaciteit kan aanvragen bij ProRail en daar voorrang op krijgt. Als we dus nu zo'n pilot gaan doen en we geen betere sturing op het spoornetwerk hebben, betekent dat dat ProRail die kaderovereenkomsten niet kan uitvoeren. Dat schrijven ze ook in de brief richting het ministerie. Dus mijn vraag is of de Staatssecretaris bereid is om op het moment dat zij daadwerkelijk wil beginnen met die pilots, dan ook uitvoering te geven aan die drie aanbevelingen die ProRail als randvoorwaardelijk schetst om dit tot een succes te kunnen maken.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dit zit natuurlijk dicht aan tegen die openbare toegang. Dat zou ik zelf op die internationale lijnen helemaal niet gek vinden. Ik kan me voorstellen dat ik in mijn voorstel voor die strategic guidance ook de «voorwaarden waaronder» meeneem. Als ik echt sec naar de voorwaarden van ProRail kijk, staat er «harmonisatie van wet- en regelgeving», «internationale afstemming» et cetera et cetera. Ik denk dat ik best met een voorstel kan komen dat net wat praktischer is.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met de volgende blokjes.

Staatssecretaris **Bertram**:
U bent benieuwd, meneer Heutink? Ja, af en toe is het goed om de commissie te verrassen!
Dan kom ik bij het blokje betaalbaarheid. Dat is niet zo'n heel groot blokje, maar wel een belangrijke. Het is ook een van mijn prioriteiten. Vandaag is natuurlijk ook bekend geworden dat we met die dalurenpas aan de slag gaan. We hebben daar ook geld voor gevonden. Dat was best nog een klus, kan ik u wel vertellen. Het ging om 118 miljoen. Ik ben wel oprecht blij dat alle vervoerders, alle betrokken partijen dit in hele korte tijd samen met IenW voor elkaar hebben gekregen.
Vervolgens is de vraag, die de heer De Hoop ook stelde: hoe ga je door, hoe ga je verder? Betaalbaarheid is natuurlijk toch een heel belangrijk onderwerp. Ik zou daarbij het volgende willen voorstellen. Ik heb met de vervoerders afgesproken dat er een taskforce komt gericht op betaalbaarheid. ABDTOPConsult komt voor de zomer nog met een rapport over betaalbaarheid. Volgens mij gaan ze dat bekend maken op de ov-dag, op 15 juni. Ik denk dat dat echt een belangrijke bouwsteen is. Op basis daarvan kunnen we kijken wat dit experiment, dat de dalurenpas natuurlijk is, doet en wat we uiteindelijk structureler kunnen doen. Daar ga ik het ABDTOPConsultrapport bij betrekken. Ik denk dat ik uiteindelijk vooral zou willen kijken wat ik zou kunnen doen op het vlak van die Onderwegpas, die best veel enthousiasme opriep maar uiteindelijk niet gelukt is. Die was gericht op mensen met een laag inkomen en op verschillende vervoersbewegingen, dus bus, trein et cetera. Als dat rapport er is, kom ik met een voorstel.
Dan kom ik bij mijn volgende blokje, de projecten. O ja, u mag daar zeker nog een vraag over stellen, meneer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dat roept bij mij toch vragen op. JA21 was niet direct uitgesproken voorstander van deze Onderwegpas. Nu wordt er weer een onderzoek aangekondigd. Dat gaat weer heel veel geld kosten. Dan gaan we kijken wat voor effect het heeft gehad. Ja, dit soort initiatieven snap ik wel, maar het komt altijd uit de lengte of de breedte. Nu wordt er dus weer een onderzoek tegenaan gegooid. Op een gegeven moment wordt er ook gewoon een keuze gemaakt over de vraag voor hoeveel wij het spoor

gaan financieren. Dat gaat tot een bepaald maximum. Anders gaan we het zoeken in bijvoorbeeld vormen van marktwerking, om te proberen op die manier het een en ander te realiseren. Dit voelt toch weer een beetje als een broekzak-vestzakverhaal, maar misschien ben ik een beetje te cynisch geworden door de jaren heen. Kan de Staatssecretaris daar even kort op reageren?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik denk het wel. Ik heb volgens mij in een eerder debat gezegd dat ik het belangrijk vind om betaalbaarheid echt een van de prio's te maken. Deze pas is gewoon het resultaat van een debat in de Kamer, dus het lijkt me goed om te zien wat die doet, dus of het inderdaad leidt tot wat we allemaal erg hopen, namelijk dat mensen die anders in de auto zouden zitten in het openbaar vervoer terechtkomen. Wat betaalbaarheid betreft, kijk ik bijvoorbeeld ook naar het grote experiment met die groene hubs, dat nu langzamerhand ook echt geoperationaliseerd wordt en onderdeel wordt van de vaste structuur in Zeeland. Die zijn heel slim omgegaan met allerlei verschillende stromen rond studenten en mensen die met begeleiding met het openbaar vervoer moeten et cetera. Die komen daar eigenlijk best een heel end mee uit. Ik vind dat dus belangrijke zaken om bij dat onderzoek te betrekken. Ik heb trouwens niet gevraagd om wat ABDTOPConsult gedaan heeft, dus als het een heel goed rapport is, heb ik dat in mijn schoot geworpen gekregen en als dat niet zo is, nou ja, dan zien we het wel. Dat rapport is er dus gewoon en dat is op 15 juni klaar. Dan hoop ik dat het zo veel oplevert dat ik ondersteuning krijg voor die beweging die ik wil maken. Dan is het dus de vraag of wij dat stapje dat niet lukte met die Onderwegpas, kunnen maken. Minder cynisch nu?

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dan ga ik naar de projecten. De twee deelnemers die het hadden over Haarlem, Grinwis en De Hoop, zijn er niet, maar mevrouw Boelsma vroeg er ook naar. Ik heb eigenlijk wel mijn best gedaan om met de meest betrokkenen in gesprek te zijn over hoe Haarlem nu is verlopen. Ik heb dus de burgemeester van Haarlem aan de lijn gehad. We hebben met ProRail gesproken. We hebben intern nog eens gekeken hoe het een en ander is gelopen. Het is altijd lastig als je er niet bij bent geweest, maar voor zover ik het kan overzien, is het als volgt gegaan. Voor september kwam ProRail met het signaal: let op, er komt binnenkort een point of no return; als we dat voorbij zijn, kunnen wij in Haarlem niet die extra stap doen die we wel zouden willen. Dat hebben ze bevestigd in een brief in oktober. In december is dat vanuit ProRail ook met de Kamer gewisseld. Vervolgens is er een debat geweest.
Ik denk dat iedereen heel graag wilde dat het geld gevonden zou worden. Mijn voorgangers hebben dat geld niet kunnen vinden. Oké, dat was tenslotte de situatie. Vanuit het uitgangspunt «zou er toch niet nog iets kunnen?» is er in het debat gevraagd om geen onomkeerbare stappen te zetten. Mijn voorganger heeft ook geen andere stappen gezet, maar dat laat onverlet dat dat point of no return wel al in oktober verstreken was. Zo heeft ProRail het ook nog een keer aan mij uitgelegd. We hebben ook echt met haast alle betrokkenen gesproken. Verdient dit de schoonheidsprijs? Nou nee, want eigenlijk moet je veel explicieter zijn. Ik kom daarbij haast op u als rapporteur terug, want die afhankelijkheden moet je eigenlijk in beeld hebben. Dit is gewoon heel erg zonde, maar zo is het wel gegaan.
De heer De Hoop vroeg om de toezegging om dat ook bij andere processen te checken. Wij hebben hier echt wel lering uit getrokken. Het kan zijn dat wij aan onze kant nog duidelijker moeten zijn, of dat ik dat

moet zijn. Het kan ook zijn dat we die afhankelijkheden beter in beeld moeten hebben. Dat is in ieder geval zoals het in Haarlem is verlopen, voor zover ik het kan overzien.
Voorzitter. Dan waren er vragen over de Lelylijn. Daarover zou ik bij ons vorige debat willen aansluiten. We hebben tamelijk uitgebreid over de Lelylijn gesproken. Ik heb gezegd dat ik de commissie heel goed gehoord heb. Ik heb inmiddels met de heer Klaas Knot gesproken. Ik heb dus ook wat diepgaander met hem kunnen spreken, zo van: hoe kijk je nu eigenlijk tegen je eigen rapportage aan, waar zitten nou aanhakingspunten en wat wordt echt ingewikkeld? Ik ben binnenkort in Luxemburg en dan wil ik, eerlijk gezegd, ook daar nog met de EIB en anderen gesprekken voeren. Dat was ook een van zijn punten: hoe kan het dat in Portugal soms wel het een en ander wordt gefinancierd en het hier ingewikkeld is? Wat kun je dus nog eventueel in Brussel doen? Ik doe dus mijn uiterste best om met meerdere partijen nog eens naar die Lelylijn te kijken. Ik heb in het vorige debat ook beloofd dat het kabinet met een reactie komt en dat ik me echt heel goed versta met wat uw commissie toen ook al op tafel legde.

De heer **Schutz** (VVD):
In de eerste termijn vroeg ik u om twee toezeggingen. Gisteren heb ik antwoorden gezien waaruit bleek dat er nog twee of drie projecten waren gelijk aan Haarlem, waarin dit speelt, kan spelen of in een bepaalde mate speelt. Het is daarom dat ik vroeg of u zou willen toezeggen om ook te bezien of de processen en de afwegingskaders binnen het ministerie voldoende borging bieden om een dergelijke kapitaalvernietiging te voorkomen, en om de Kamer te informeren over eventuele verbeteringsmogelijkheden. Ik benadruk dat omdat het natuurlijk eigenlijk wel een beetje pijnlijk is dat we er vandaag achter komen dat we bij uw voorganger toezeggingen hebben opgehaald, terwijl met de ondersteuning die u meeneemt en de velen die achter u zitten en staan, eigenlijk het point of no return al was gepasseerd. Dat geeft mij het gevoel dat we op het ministerie, met allen die u uiteindelijk ondersteunen naar ons toe, niet helemaal weten wat de actuele situatie is en of de processen voldoende op orde zijn. En wat betreft de tweede toezegging die ik u vroeg: u heeft gesproken met de gemeente Haarlem; wilt u dat blijven doen? Wilt u toezeggen om, zeker na het afwegingskader en de prioritering, dat ook te blijven doen als het op enig moment wellicht of wellicht niet in Haarlem een plaats vindt, om het in ieder geval daarbij betrokken te houden? Die twee toezeggingen heb ik gevraagd en die zou ik ook graag willen krijgen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik zeg graag toe dat we proberen dit soort situaties in beeld te krijgen, want daar kunnen we alleen maar van leren. Tegelijkertijd zeg ik daar wel eerlijk bij dat uiteindelijk in heel veel gevallen het ook een kwestie is van of het geld er is. Voor Haarlem was het in ieder geval zo – zo heb ik dat ook uit de verschillende stukken gehaald – dat we misschien wel nadrukkelijker hadden moeten zeggen dat dat point of no return er niet is en dat binnen het MIRT en binnen noem maar op, dat geld niet te vinden is. Ik ben het dus gelijk met u eens dat je daar explicieter in moet zijn. U heeft daarom mijn toezegging dat ik met het gemeentebestuur van Haarlem contact houd en dat, als ik op een of andere manier toch mogelijkheden zie, dat natuurlijk altijd goed is. Maar ProRail zei natuurlijk niet voor niets in september of oktober dat aan dat point of no return voldaan was. En daaraan misschien nog één toevoeging: dan heb ik dat gelijk gedaan. Wat voor Haarlem heel belangrijk was, is: heeft het effect op de woningbouw? Het antwoord is: nee. Dus met het vervoer dat er op dit moment is, is er geen blokkade voor de woningbouw. Dat is wel fijn.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik hoor wat de Staatssecretaris zegt over de Lelylijn. Er komt nog een kabinetsreactie op. Hartstikke goed dat hier ook in Europa over wordt gesproken. De Lelylijngezant heeft ook iets gezegd over wat de mogelijkheden zijn in Portugal en hoe dat weer reflecteert op ons land. Dat snap ik dus allemaal. En tegelijkertijd: ik ben zelf ook al zeven jaar met dit project bezig geweest, in een andere rol, als Statenlid bijvoorbeeld, en ik heb altijd gezien dat de VVD, en ook D66 en het CDA, daar landelijk best voor te porren zijn en het belang ervan zien. Dus ik snap eigenlijk niet waarom het zo lang duurt totdat er een echte kabinetsreactie is. We zijn volgens mij allemaal doordrongen van het feit dat de regio, het landelijk gebied, op een gegeven moment gewoon moet worden aangehaakt op het centrale verdienvermogen van ons land, dus op de Randstad, en dat er dan enorme impulsen ontstaan, en dat iedere dag dat wij wachten met bijvoorbeeld het in werking stellen van zo'n spaarvariant, gewoon een weggegooide dag is. Dus er bekruipt mij toch een bepaalde mate van ongemak over dat deze kabinetsreactie zo lang op zich laat wachten. Betekent dat gewoon slecht nieuws?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik blijf toch maar even bij mijn antwoord uit het vorige debat. Ik heb dit toen volgens mij luid en duidelijk gezegd. Ik heb het debat met Klaas Knot nog nagekeken. Het echte probleem is natuurlijk dat er meer in de pot zat. Door het vorige kabinet is dat op een ander spoorterrein ingezet. Dat is natuurlijk ook met medeweten van iedereen gebeurd; laten we daar ook heel duidelijk over zijn. Dat betekent dat het mijn schone taak is om samen met u en andere partijen te kijken naar wat er wel kan. Dit laat onverlet dat als je een budget van 600 miljoen hebt terwijl je weet dat je op ongeveer 13 miljard à 14 miljard moet uitkomen, dat gewoon veel is. Ik snap uw beweegredenen en ik snap ook het grote belang voor het noorden, maar het betekent wel dat ik nu even de tijd nodig heb om te kijken wat uiteindelijk de beste kabinetsreactie is.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met de rest van de blokjes.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik kom dan bij het een-na-laatste blokje, het blokje internationaal. Ik heb al iets gezegd over militaire transporten en de corridors. Die gaan we uiteraard betrekken bij het afwegingskader, want het zijn heel belangrijke trajecten.
Een ticketsysteem vinden wij ook zeer belangrijk, dus daarbij heeft u mij gelijk aan uw zijde. De heer De Hoop stelde hier een vraag over.
De heer Schutz vroeg mij hoe het zit met Düsseldorf. Welke lessen trek ik daaruit? Ik kom na de zomer met een analyse van hoe Eindhoven–Düsseldorf gelopen is. Dan zullen we ook kijken naar alle aangenomen moties. Ik wil dit onderwerp inbedden in mijn visie op het internationale spoor. Het punt met Eindhoven–Düsseldorf zat in het materieel dat niet op tijd gekomen is en in het feit dat Eindhoven prima is aangepast, maar dat het in Venlo net iets langer duurde. Het is voor mij in ieder geval een project waarvan ik denk dat ik nog een keer heel goed wil kijken hoe het is gelopen. Ik beloof u dat ik na de zomer met een visie kom op het internationale spoor, want ik ben het eens met alles en iedereen die zegt dat dit zo goed mogelijk van de grond moet komen.
Dan is er een vraag van de heer Grinwis over Eindhoven–Antwerpen. Hij zei dat het met een minimale aanpassing in de concessie beter zou kunnen. Ja, dat zijn we met elkaar eens, maar dan moet er wel iemand zijn die die trein wil rijden. Dat is namelijk niet zo heel erg rendabel. We gaan het meemaken of er inderdaad iemand is die het zou willen. De heer Grinwis heeft er gelijk in dat het theoretisch zou kunnen, maar je hebt altijd iemand nodig die er brood in wil zien.

Dan denk ik dat mij de vragen over de Eurostar resten. Nee, eerst die over Maastricht–Luik en de Drielandentrein; de Eurostar doe ik als laatste. Mevrouw Boelsma stelde vragen over de Drielandentrein. Ik neem dit punt mee in mijn visie op het internationale spoor. Wij kijken ook met België wat we zouden kunnen doen. Ik had gisteren nog een gesprek met de Minister daar, mevrouw De Ridder. Het is misschien een al te praktisch antwoord, maar het echte probleem is dat als je daar iets wil doen, die spoorbrug eigenlijk moet worden afgebroken. De Belgen willen echter niet dat die wordt afgebroken, terwijl dat toch het geld zou opleveren et cetera. We zitten daar dus ook politiek-bestuurlijk in een afweging. Dit hebben we al met haar besproken. Ik kom erop terug.
Tot slot de Eurostar. Daarmee is het volgende aan de hand. Ik moet erbij zeggen dat ik dit dossier zelf in een vorig leven van dichtbij heb meegemaakt. In 2022 is door de toenmalige Staatssecretaris de afspraak gemaakt met Eurostar dat Nederland bij uitzondering in Amsterdam het controleren van identiteiten zou organiseren, zodat dat niet pas in België zou hoeven te gebeuren. Eurostar heeft toen vastgelegd dat zij daarvoor zouden betalen. Dus Eurostar betaalt de KMar. Dit staat in een contract. Eurostar betaalt op dit moment voor 250 tickets. Die mensen kunnen in Amsterdam op de trein stappen, maar wat er gebeurt, is dat Eurostar – begrijpelijkerwijze, dus ik zeg er helemaal niks over – geen 250 tickets verkoopt, maar bijvoorbeeld 500 of 600. Dat aantal kan de KMar niet aan. Dat betekent dus dat je jezelf in een soort klem organiseert.
Er spelen hier dus eigenlijk twee ingewikkeldheden. Daarbij kunnen eGates helpen trouwens. We bekijken vanuit AenM en vanuit JenV of die een oplossing kunnen bieden. Maar de discussie die wij met Eurostar moeten hebben, is: hoeveel tickets zou u eigenlijk willen verkopen en bent u bereid om te betalen voor wat KMar dan aanvullend in Amsterdam nodig heeft? Het was namelijk de afspraak dat Eurostar zou betalen voor de inzet van de KMar in Amsterdam. Dan is er best snel zaken te doen. Ik beloof u dat wij uiteraard Eurostar gaan uitnodigen – dat was een vraag van de heer Goudzwaard – maar het leek mij wel goed dat u ook de achterkant van het debat met Eurostar kent.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Volgens mij had de heer Van Asten hier zijdelings ook al iets over gezegd, maar dank voor de toelichting. Ik ben zelf natuurlijk niet aanwezig geweest bij het zetten van die handtekening, maar wij hebben wel de beschikking over de Kamerbrieven, onder andere eentje van Staatssecretaris Heijnen uit november 2023, waarin heel duidelijk wordt gezegd: we moeten nog een aantal werkzaamheden doen, maar dan gaan we echt los met 650 reizigers in die terminal. En hier heb ik nog een brief van Staatssecretaris Jansen uit april 2025, waarin wordt gezegd dat het een fantastische verbinding is; een «welkome aanvulling» staat er letterlijk. En er staat: het is een mooie stap voor de internationale treinreizigers, want we gaan na een aantal werkzaamheden echt opschalen naar die 650 reizigers. Als ik die brieven zo lees, vraag ik mij af waar het precies spaak loopt. De beveiliging tot 250 kaartjes is dus voor rekening van Eurostar. Is het ministerie dan wel bereid om in te stappen, bijvoorbeeld middels eGates, voor de opschaling van die 250 naar meer kaartjes? Is daar iets over vastgelegd? Wellicht kan de Staatssecretaris daar wat meer over uitweiden.

Staatssecretaris **Bertram**:
Volgens mij is het verstandig om de gesprekken uiteindelijk hun werk te laten doen, want het is best een ingewikkelde discussie met Eurostar. En zij vinden het ongetwijfeld een ingewikkelde discussie met het Rijk. Dat sluit ik helemaal niet uit, maar ik denk uiteindelijk dat voor wat ons bindt, internationale treinen, zeker ook die naar Londen, van belang zijn. Tegelijkertijd is het van belang om recht te doen aan het contract dat je

met z'n allen hebt ondertekend en dat vervolgens een uitvoeringsorganisatie ook weet wat ze wel en niet moet doen en waar de euro's vandaan komen voor de uitvoeringsorganisatie die de KMar is. Dat gesprek vindt op dit moment plaats. Ik hoop dat we daar goed uit komen. Ik denk ook dat het heel goed is dat Eurostar meer tickets kan verkopen, want dat betekent ook dat er veel belangstelling voor is, maar tegelijkertijd is het goed om ordentelijk dit deel van het proces met elkaar te bespreken.

De **voorzitter**:
Ik moet u teleurstellen, meneer Goudzwaard, u bent door uw interrupties heen. De heer Van Asten heeft nog wel een interruptie.

De heer **Van Asten** (D66):
Ik zit er een beetje naar te kijken. Die terminal in Amsterdam kon eerst 275 personen aan. Toen is die voor fors geld verbouwd, waarbij de treindienst er tijden uit heeft gelegen, om uiteindelijk een enorme capaciteit te hebben. En dan is nu het bericht eigenlijk: ja, maar wacht even, het was nooit de afspraak om meer dan die 275 personen – een aantal dat we al hadden – te verwerken. Dit klinkt dan niet als een heel verstandige investering, om het maar zo open mogelijk te stellen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Het heeft niet zozeer te maken met de doelmatigheid van de investering, maar ik voel mij nu iets te veel genoodzaakt om ook een beetje de kennis van mijn vorige plek mee te nemen. Ik denk dat het echt verstandig is om de gesprekken tussen het Rijk en Eurostar nu zijn werk te laten doen, anders betekent het dat je iets te veel in de details moet treden. Het echte gesprek is als volgt. Er is een contract afgesloten, nog onder Staatssecretaris Van Veldhoven. Daarin zijn afspraken gemaakt die volgens mij helder genoeg zijn, en waar ook de landsadvocaat naar heeft gekeken, over hoe partijen met elkaar om zouden gaan en wie er wat zou betalen. Dat heeft ook consequenties voor als je opschaalt van 250 tickets naar 600. Dat is het ordentelijke gesprek. Mijn collega's voeren dat gesprek en wij zijn daar nauw bij betrokken. Ik hoop uiteraard heel erg dat we eruit komen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan zijn we aan het einde van deze termijn. Nee, nog niet. Er is nog een blokje overig. Ik ga eerst naar mevrouw Boelsma-Hoekstra, die een interruptie ... Nee, toch niet. Dan gaan we naar het laatste blokje, het blokje overig. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik heb drie vragen genoteerd voor dit blokje. Een is van de heer Heutink, over Voorschoten, veiligheid en of er ook overdag zzp'ers kunnen worden ingezet. Ik wil u voorstellen dat ik deze vraag bij de collega van SZW neerleg, want dit betreft echt de competentie van SZW. Het is een belangrijke vraag, ook voor ons, en ik leg die daar nog een keer neer.
De heer Goudzwaard had eenzelfde vraag over het nachtwerk. Als je het aantrekkelijker maakt, betekent dat ook dat je uiteindelijk meer mensen krijgt. Ik zal dit in diezelfde context meenemen, want voor ons is het ook belangrijk dat SZW dat werk kan doen en dat de Arbeidsinspectie haar werk kan doen. We zijn hier ook over in gesprek met ProRail om te bekijken wat de mogelijkheden zijn, maar je zit wel met de vraag wie er vooral 's nachts en wie overdag wil werken. Als je overdag werkt, betekent dat vaak ook meer hinder. Dat heeft dan ook weer consequenties voor ... Nou ja, u snapt het al. Dat moet je afwegen.
Dan de vernielingen op de stations. Er is volgens mij gisteren een brief naar de Kamer gestuurd vanuit JenV en BZK. Ik denk dat dat heel belangrijk is; mevrouw Boelsma refereerde er al aan. Wat betreft de vernielingen op stations zijn wij erover in gesprek met ProRail dat er altijd

aangifte moet worden gedaan en dat wij zo ver mogelijk gaan, wat mij betreft tot het gaatje, om het verhalen van de kosten te organiseren. Als mensen snappen dat we echt gaan verhalen omdat je niet op dat spoor mag, dan ...
Volgens mij ben ik door het blokje overig heen. Ben ik iets vergeten? Sorry!

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik heb nog een vraag over het project militair transport, dat betaald zou worden uit het Mobiliteitsfonds. Ik heb daarover de vraag gesteld of het een idee is om daarbij naar Defensie te kijken.

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik dacht dat ik dit in het allereerste blokje had meegenomen, het blokje over het afwegingskader. We hebben hierover contact met Defensie. Dat betekent dat we bezien hoe we vanuit de belangen van Defensie en vanuit de belangen van IenW met name ook op dit vlak samen misschien zaken kunnen doen. Die gesprekken vinden op dit moment plaats.

De **voorzitter**:
Dan dank ik de Staatssecretaris voor de beantwoording en gaan we naar de tweede termijn. Het woord is aan de heer Schutz. Gaat uw gang.

De heer **Schutz** (VVD):
Dank u wel. In het onderdeel TMS en de discussie over het vierde spoorwegpakket zei de Staatssecretaris: u zult mij wel niet euvel duiden dat ik het regeerakkoord volg. Laat duidelijk zijn: ik duid u dat niet euvel, voor zover daar twijfel over is. Ik vraag er alleen maar bij: houd wel oog voor dat vierde spoorwegpakket. Dat is immers ook een context die niet te missen is, om te voorkomen dat we weer in een situatie terechtkomen.
U gaf aan, in antwoord op vragen van ons en ook van mij: een rapport heb je niet voor niets; daar moet je wel wat mee doen. Zo heb ik uw opmerking maar vertaald. Dat begrijp ik, maar als ik zoek naar politieke kaderstelling, zoek ik naar de context dat als die rapporten daar onderdeel van uitmaken of daar in ieder geval naast staan – zo heb ik dat maar gezien – we die rapporten wel juridisch toetsen. Dit juist met het oog op dat vierde spoorwegpakket. Ik weet niet of dit geldt voor de rapporten die bijgevoegd zijn in de agenda, maar dat zou wel mijn nadrukkelijke vraag zijn. Ik vraag ook om de toezegging dat we, in het vervolg hierop, eigenlijk alleen maar spreken over stukken die juridisch getoetst zijn.
Daarnaast had ik gevraagd naar het volgende. Ik had gehoopt dat het antwoord in het blokje overig zou zitten, maar dat zat het niet. Daarom heb ik de vraag meegenomen naar de tweede termijn. In mijn eigen eerste bijdrage heb ik het gehad over de actualiteit van 1 juni, betreffende de uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven in de procedure met de MaaS-partijen. Die heeft ertoe geleid dat er sprake is van een voorlopige voorzienig. Bij de tweede keer grijpt het college in. De voorziening betreft een gedeeltelijke schorsing van de concessie en die leidt tot een gedeeltelijke indeplaatsstelling van het besluit. Dat vind ik nogal wat. Althans, dat klinkt als nogal wat. Vandaar dat mijn vraag aan u was: kunt u ons meenemen in die actualiteit en kunt u vooral aangeven wat dit nu betekent?
Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Van Asten van D66.

De heer **Van Asten** (D66):
Heel kort. Dank voor de beantwoording, Staatssecretaris. Ik heb twee punten. Wat betreft de Eurostar begrijp ik het belang van de gesprekken

die de Staatssecretaris gaat voeren. Daarom heb ik verder even niet doorgevraagd. Ik ben uiteraard benieuwd wat daaruit komt.
Ik wacht met smart het voorstel dat voor zomer komt af over hoe we omgaan met de marktordening.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik ga nu naar mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Ik wil nog even terugkomen op de Eurostar. Er komen inderdaad gesprekken, maar wij kregen ook mee dat het lastig is om die gesprekken te plannen. Misschien zou het goed zijn dat we wel weten dat die gesprekken plaatsvinden. Er zijn namelijk best wel veel commissieleden die er vragen over hebben gesteld en die er het belang van inzien. Ik vraag dus om een toezegging over het plaatsvinden van die gesprekken.
Het is mooi dat we meegenomen worden in de marktordening, dat het gesprek wordt aangegaan en dat de regio's worden meegenomen. Wij wachten het voorstel dus af.
Dan ga ik naar de visie op internationaal spoor. Ik heb een onderdeeltje over Maastricht uitgelicht. Neem daarin ook het lokale bestuur mee. Die hebben er ook een visie op.
Ik ben benieuwd wat er uit de gesprekken over het militaire transport komt. Dat horen we waarschijnlijk bij het strategische afwegingskader. Het is mooi dat die gesprekken plaatsvinden en dat mijn zorg met betrekking tot de uitputting van het Mobiliteitsfonds een beetje is weggenomen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank, voorzitter. Allereerst natuurlijk dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Ik heb twee korte punten. De Staatssecretaris heeft de zorgen van JA21 over de spaarconstructie wat betreft de Lelylijn helaas niet kunnen wegnemen. Ik hoop echt dat deze coalitie wat meer gaat denken in mogelijkheden in plaats van in beperkingen, en die stip aan de horizon blijft zien.
Wat de betreft de Eurostar wil ik niet te veel de diepte ingaan, wat de Staatssecretaris net ook aankaartte. Volgens mij gaat het niet per se om de betaling van de KMar. Wij willen gewoon de eGates, net zoals in België en Frankrijk. We willen dus niet terug de tijd in. Nee, we willen mee met de technologie. Het is bij wijze van spreken bijna een kwestie van plug-and-play, want het is ook zo ingericht en de aansluitingen liggen er. Eén marechaussee kan volgens mij zes van die eGates bedienen, dus dan gaat de capaciteit met een factor zes omhoog. Ik zou het niet begrijpen als je dat zou laten liggen. Ik hoop dus echt dat de gesprekken daarop gestoeld zullen zijn.
Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank aan de heer Goudzwaard. Ik ga nu naar de heer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter, dank. Is er al een tweeminutendebat aangevraagd? Ik zie dat er nee geknikt wordt. Ik was even in mijn hyperfocus. Ik wil, via de voorzitter, vragen of ik nu een tweeminutendebat kan aanvragen. Wat dat betreft hou ik het kort. Ik wil een aantal moties indienen en dat doe ik dan bij het tweeminutendebat.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het tweeminutendebat is aangevraagd.
Ik kijk even naar rechts. Heeft de Staatssecretaris nog een schorsing nodig of kunnen we in één keer door naar de beantwoording? We kunnen in één keer door. Dat is heel fijn. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:
Voorzitter. De heer Schutz vroeg of de rapporten juridisch zijn getoetst. Het antwoord is ja. Maar ik zal in mijn voorstel nog proberen om precies uit te lijnen hoe dat gebeurd is. Dat lijkt me goed. Uiteraard houden we rekening met dat vierde pakket. Het zou inderdaad tamelijk apart zijn als we dat niet zouden doen. Dat zeg ik u dus ook toe.
Dan ga ik naar de MaaS-partijen en het tussenvonnis van het CBb. We hebben nu nog geen definitieve uitspraak van het College van Beroep. Ze hebben een tussenuitspraak gedaan op 1 juni, die aangeeft dat er nog nader onderzoek nodig is en dat ze van plan zijn een deskundige te benoemen. Verder heeft het CBb bepaald dat de afgesproken overgangsregeling tussen NS en de MaaS-aanbieders tot 1 januari 2027 blijft gelden, maar dat de distributiekorting met 1,5% moet worden verhoogd.

De **voorzitter**:
Meneer Schutz, u heeft een tweede termijn. U mag.

De heer **Schutz** (VVD):
Wat betekent dat nou volgens u? Ik heb dit ook gelezen, maar wat betekent het nou dat we ten tweeden male zo'n tussenvonnis hebben, dat niet definitief is, maar waarin best wat wordt gezegd?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik was stiekem al blij dat ik zo ver gekomen was, maar het is van 1 juni. Ik ga het sowieso nader bestuderen. We hebben uiteraard wel gezegd dat we onze medewerking gaan verlenen aan het onderzoek van de deskundige. Ik wil hier verder nog wel even goed induiken. Maar hij is vers van de pers.

De heer **Schutz** (VVD):
Mogen we dan een ...

De **voorzitter**:
Een korte aanvullende vraag.

De heer **Schutz** (VVD):
... Kamerbrief daarover ontvangen?

Staatssecretaris **Bertram**:
O, excuus. Mijn microfoon stond niet aan. Ik moet dat toch echt beter onder de knie krijgen.
Zowel de heer Van Asten als mevrouw Boelsma vroegen naar de Eurostar. De gesprekken worden gepland en we houden uiteraard rekening met alles wat u op dit moment gewisseld heeft. De collega van AenM en die van JenV hebben hierin het voortouw. AenM is verantwoordelijk voor de grens. Zij zijn een belangrijke gesprekspartner van Eurostar. Wij hebben natuurlijk vanuit het internationaal vervoer contact met Eurostar. Ik zal u zeker op de hoogte houden. Ik vind het fijn dat we op dit moment ietsjes afstand houden en denken: hopelijk komt er een oplossing. De eGates zijn wel een belangrijk punt. Dat heeft namelijk altijd in de stukken gestaan, dus ik zal ook in het interdepartementale circuit vragen om daar echt even heel goed naar te kijken.
Dan de visie op het internationale spoor. Dat was een vraag van mevrouw Boelsma. We gaan het lokaal bestuur er zeker bij halen. Ik denk dat het

voor een aantal onderdelen belangrijk is dat we daar nog eventjes wat preciezer op ingaan. De nota komt dan uw kant op.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Een klein vraagje: ik weet uit mijn verleden dat je een broedende kip niet moet storen wat betreft gesprekken. Maar vanuit de geschiedenis van IenW gezien, denk ik dat het goed is om heel goed aangehaakt te blijven, om die input die door mijn linkerbuurman net op tafel is gelegd, goed in te kunnen brengen.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat zal ik zeker doen.

De **voorzitter**:
Dan dank ik de Staatssecretaris voor de beantwoording. We kunnen naar de toezeggingen gaan. Allereerst is er door het lid El Abassi van DENK een tweeminutendebat aangevraagd. Dan kom ik bij de toezeggingen in de rapporteurstermijn.
– De Staatssecretaris zegt toe om in de volgende voortgangsrapportage PHS expliciet terug te komen op het onderwerp personele schaarste, SAAL en ERTMS, en om te komen met een matrix met risico's en afhankelijkheden, met name voor de kwetsbare onderdelen Amsterdam, Vught en SAAL.
– De Staatssecretaris zegt toe dat wordt nagegaan of de ECF-rapportage niet bij de veertiende voortgangsrapportage is bijgevoegd. Als dat niet het geval is, dan wordt deze rapportage zo snel mogelijk naar de Kamer gestuurd.

Dan ga ik naar de toezeggingen in de eerste en tweede termijn.
– De Staatssecretaris zegt toe de Kamer voor de zomer een voorstel te sturen met daarin hoe, in welke stappen en met welke procesbegeleiding de stappen inzake de marktordening spoor worden gezet, zodat begin volgend jaar de juiste keuzes gemaakt kunnen worden over het al dan niet uitvoeren van een marktanalyse.
– De Staatssecretaris zegt toe dat het rapport van ABDTOPConsult, dat wordt ontvangen op 15 juni aanstaande, wordt betrokken bij het voorstel of de Onderwegpas toch kan worden ingezet en dat de Kamer hierover wordt geïnformeerd.

Ik moet even vragen op welke termijn de Kamer dan geïnformeerd wordt.

Staatssecretaris **Bertram**:
Als u dat op prijs stelt, dan kan ik het rapport aan uw commissie sturen zodra ik het binnen heb. Dat betekent wel dat ik even tijd nodig heb om samen met de vervoerders te kijken wat het zou kunnen betekenen. Dat wordt na de zomer, maar dan heeft u wel alvast het onderzoeksrapport.

De **voorzitter**:
Bedankt voor deze aanvulling.
– De Staatssecretaris zegt toe te bezien of de processen en het afwegingskader binnen het ministerie voldoende borging bieden om kapitaalvernietiging te voorkomen en verbeteringen in kaart te brengen en de Kamer hierover zo snel mogelijk te informeren.

Dan moet ik ook vragen wat «zo snel mogelijk» is.

Staatssecretaris **Bertram**:
Dat zou ik het liefste via de MIRT-brief doen, want dan kan ik namelijk ook even in beeld krijgen waar het om gaat. Dan geef ik dat daarin een plek.

De **voorzitter**:
Oké, via de MIRT-brief.

– De Staatssecretaris zegt toe na de zomer de Kamer een analyse te sturen over hoe het traject Eindhoven–Düsseldorf verlopen is. Dit wordt ingebed in de brief inzake de algemene visie op het internationaal spoor.
– De Staatssecretaris zegt toe de brief met aanbevelingen van ProRail inzake kaderovereenkomsten en politieke kaderstelling mee te nemen bij de pilot.
– De Staatssecretaris zegt toe de Kamer een brief te sturen over de uitspraak van het CBb van 1 juni jongstleden.

Ik zie dat de heer Schutz hier nog iets over wil zeggen.

De heer **Schutz** (VVD):
Het gaat om de vorige toezegging. Het gaat erom dat de brief met aanbevelingen en de pilot meegenomen worden in het gehele proces. De paraplu is om de politieke kaderstelling en het proces, waar de Staatssecretaris ook een toezegging over deed, samen te laten lopen. Die pilot is een onderdeel daarvan in dat verhaal.

De **voorzitter**:
Dank voor deze verheldering. Ik zie de Staatssecretaris knikken. We hebben dat genoteerd. Het volgende was niet een echte toezegging, maar de Staatssecretaris heeft wel aangegeven met het bestuur van Haarlem in gesprek te gaan over het project in Haarlem. Kunt u daar nog op reageren?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik zou 'm dan zo willen formuleren dat ik beloofd heb dat ik uiteraard met het gemeentebestuur van Haarlem contact houd, zonder dat dat direct tot een actie leidt, maar dat lijkt me wel logisch.

De **voorzitter**:
Dan is bij dezen bevestigd dat u contact houdt met het bestuur van Haarlem.
Dat was het dan. Ik dank iedereen ... O, er is toch nog een reactie van de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):
Volgens mij heeft de Staatssecretaris aangegeven dat zij hetgeen in het traject wordt meegenomen juridisch laat toetsen. Ten tweede heeft zij aangegeven dat we een Kamerbrief krijgen over de betekenis van die uitspraak uit juni.

De **voorzitter**:
Ja, dat klopt. Die staat op de lijst. Ik zag nog een hand, namelijk bij de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik kan ernaast zitten, maar volgens heb ik ook gevraagd om een toezegging om nog voor de zomer met Eurostar om tafel te zitten. Is dat nou als toezegging of op een andere manier geregistreerd? Dat is mij even niet helder, maar ik dacht wel zoiets gehoord te hebben.

Staatssecretaris **Bertram**:
Feitelijk is het in ieder geval zo.

De **voorzitter**:
Dan noteren we die ook nog als een toezegging.
Bij dezen dan. Ik dank, bijna voor de tweede keer, iedereen voor de inbreng. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik dank ook

iedereen die in de zaal aanwezig was en alle kijkers thuis. Ik wens iedereen nog een hele fijne avond.

Sluiting 16.13 uur.