

Hoofdrailnetconcessie

Hoofdrailnetconcessie

Aan de orde is het **tweeminutendebat Hoofdrailnetconcessie (CD d.d. 26/09)**.

De voorzitter:

Aan de orde is het tweeminutendebat Hoofdrailnetconcessie naar aanleiding van een commissiedebat dat is gehouden op 26 september. Ik heet de staatssecretaris natuurlijk van harte welkom, evenals de leden, bij het avondprogramma van deze dinsdag. Ik zie de eerste spreker van de zijde van de Kamer al staan. Dat is de heer Krul, namens het CDA. Ik geef hem dan ook het woord.



De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter. Ik heb veel moties, dus ik ga gelijk aan de slag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de bereikbaarheid van en naar Noord-Nederland beter moet;

overwegende dat er voor het realiseren van een derde en vierde intercity naast financiële middelen wellicht ook andere aanpassingen, aan bijvoorbeeld stations, knooppunten, wijze van bediening of andere zaken, nodig zijn;

verzoekt het kabinet alles op alles te zetten voor een zo snel mogelijke realisatie van een derde en vierde intercity per uur vanuit de Randstad naar Groningen en vice versa, en alles in het werk te stellen om alle obstakels voor het daadwerkelijke rijden van deze treinen zo snel mogelijk weg te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Krul, Van der Graaf en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1135 (29984).

De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter. Dan de tweede. Ik kom daarna nog terug op het traject Alkmaar-Den Helder, want er zijn er meerdere.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de concessiehouder nu de mogelijkheid heeft om op het traject Alkmaar-Den Helder na 22.30 uur slechts één keer per uur te rijden;

overwegende dat de kwestie van ontheffingen voor minimale bediening speelt voor meer eindstations;

verzoekt het kabinet erop toe te zien dat minimale bediening in de avond van Alkmaar naar Den Helder op twee keer per uur wordt gezet, ook na 22.30 uur;

verzoekt om de ontheffing voor alle eindstations opnieuw te beoordelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Krul.

Zij krijgt nr. 1136 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat inzicht op trajectniveau cruciaal is;

verzoekt het kabinet met de concessiehouder afspraken te maken over bodemwaardes en rapportage op het gebied van reizigerspunctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel op trajectniveau,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Krul en Minhas.

Zij krijgt nr. 1137 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ons openbaar vervoer over het hoofdrailnet van publieke waarde is;

overwegende dat vitale sectoren als het openbaar vervoer gebaat zijn bij stevige publieke sturing;

verzoekt het kabinet zich tot het uiterste in te spannen voor frequentieverhoging op de bestaande infrastructuur buiten de Randstad en hierbij in te zetten op een minimale frequentie per traject van twee keer per uur, zeven dagen per week;

verzoekt het kabinet hierbij niet knelpunten maar de potentiële vervoersvraag als uitgangspunt te nemen en vaste stelregels te hanteren voor minimumbediening bij een bepaalde hoeveelheid reizigers;

verzoekt het kabinet in het weekend in te zetten op langere treinen, eerder opstarten en later eindigen in de vroege weekendochtenden en weekendavonden, en bovendien uitbreiding van het nachtnet naar meer middelgrote steden en naar alle landsdelen na te streven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Krul.

Zij krijgt nr. 1138 (29984).

De heer Krul (CDA):

Tot slot, voorzitter. Er is veel gesproken over tariefdifferentiatie en spitsheffing. De ChristenUnie heeft daarover een motie aangehouden, die wij zullen steunen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul, voor uw inbreng namens het CDA. Het is allemaal net binnen de tijd, dus dank daarvoor. Dan is de volgende spreker van de zijde van de Kamer de heer De Hoop, namens de PvdA.



De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Ik ga het ook snel proberen te doen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het van belang is dat het openbaar vervoer toegankelijk en betaalbaar is;

constaterende dat in de concepthoofdrailnetconcessie de overheid instemmingsrecht heeft op de tarieven maar niet zelf het initiatief kan nemen voor (nieuwe) tariefsoorten;

verzoekt de regering de concessie zo vorm te geven dat gedurende de concessieperiode de overheid het initiatief kan nemen voor nieuwe tariefsoorten, zoals een landelijk NL-ticket,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 1139 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goed en frequent openbaar vervoer een belangrijke bijdrage levert aan de bereikbaarheid van veel mensen;

verzoekt de regering in de nieuwe concessie te borgen dat frequenties ten minste gelijk liggen aan de huidige concessie en dat ook voor de vroege ochtend (tussen 05.00 uur en 06.00 uur) en de late avond (tussen 00.00 uur en 01.00 uur) eisen in de concessie worden opgenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 1140 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het van groot belang is dat er voldoende hoogwaardige internationale treinen vanuit Nederland naar omliggende landen blijven rijden en het wenselijk is dat het aanbod zo veel mogelijk wordt uitgebreid;

verzoekt de regering ruim voor december 2024 via algemene regels meer te sturen op opentoeegangstreinen, bijvoorbeeld via frequenties, tarieven, toegankelijkheidseisen en aansluiting op het binnenlandse betaalsysteem;

verzoekt de regering tevens om een plan op te stellen hoe,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 1141 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het van groot belang is dat er voldoende hoogwaardige internationale treinen vanuit Nederland naar omliggende landen blijven rijden;

verzoekt de regering voor de IC Brussel in de concessie beide treinen mee te laten tellen in de KPI's, tariefbescherming conform artikel 30 op te nemen, de IC Brussel geen uitzondering te laten zijn op de geld-terug-bij-vertragingregeling en minimale bedieningseisen op te nemen over de eerste en laatste trein en de verdeling van de treinen over de dag,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Minhas.

Zij krijgt nr. 1142 (29984).

De heer De Hoop (PvdA):

Voorzitter. We hebben een belangrijk debat gehad over de hoofdrailnetconcessie. Namens GroenLinks en Partij van de Arbeid wil ik zeggen dat wij het echt van groot belang vinden dat de bereikbaarheid door heel Nederland op orde is. We moeten ook zorgen dat het voor iedereen betaalbaar en toegankelijk is.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop, voor uw inbreng namens de PvdA. Ik wil bijna zeggen: we gaan in sneltreinvaart door de moties heen! Meneer Minhas, we gaan kijken of u ook tot vier komt.



De heer Minhas (VVD):

Voorzitter. Ook ik ga snel beginnen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NS tijdens de nieuwe concessie de mogelijkheid krijgt om het tariefinstrument tussentijds te heroverwegen teneinde de drukte in de trein beter te spreiden;

overwegende dat het ov daardoor minder aantrekkelijk wordt voor veel reizigers en het vooral reizigers zal treffen die noodgedwongen in de spits gebruik moeten maken van de trein;

verzoekt de regering:

- een onafhankelijk onderzoek te laten doen naar een betere spreiding van reizigers in de spits, bijvoorbeeld door het slimmer inzetten van het studentenreisproduct, en de Kamer hierover te informeren;
- geen onomkeerbare stappen te zetten op het gebied van een mogelijke spitsheffing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas, Krul en Eppink.

Zij krijgt nr. 1143 (29984).

De heer Minhas (VVD):

De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het huidige programma van eisen voor het hoofdrailnet (HRN) met de Nederlandse Spoorwegen (NS) geen uitbreiding biedt voor de treindiensten van Zwolle naar Groningen en van Zwolle naar Leeuwarden ten opzichte van de bestaande concessie;

overwegende dat een andere vervoerder de sprinterdiensten op deze trajecten zonder subsidie wil overnemen en het aanbod fors wil uitbreiden;

verzoekt de regering de NS te verplichten om de voorgestelde verbeteringen op deze trajecten alsnog subsidieloos op te nemen in de nieuwe HRN-concessie en, indien dat niet subsidieloos lukt, alsnog met de betreffende vervoerder in gesprek te gaan over hoe deze sprinterdiensten alsnog kunnen worden ingepast en langjarig kunnen worden geborgd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas, Kamminga, Van Ginneken en Eppink.

Zij krijgt nr. 1144 (29984).

De heer Minhas (VVD):

Tot slot, voorzitter, een wat langere motie, maar wel een hele belangrijke.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat MaaS-dienstverleners (Mobility as a Service) een belangrijke bijdrage leveren aan efficiënt gebruik van alle vervoersmodaliteiten, zoals bus, trein, deel-, huur- en leaseauto, fiets en scooter, bij het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps;

overwegende dat de Kamer met de motie-Minhas c.s. (29984, nr. 1023) de regering eerder heeft verzocht te onderzoeken of er een gelijk speelveld is voor aanbieders van mobiliteitsdiensten om tot een eerlijke prijsstelling te komen voor mobiliteitskaartaanbieders;

overwegende dat het toezicht van de ACM pas achteraf plaatsvindt en er daarom maatregelen nodig zijn om vooraf te voorkomen dat NS haar positie op het HRN gebruikt om haar eigen MaaS-diensten te bevoordelen;

overwegende dat de ACM zelf heeft aangegeven dat ze niet in staat is om toezicht te houden omdat elke vorm van regulering ontbreekt;

overwegende dat MaaS-besteisen geen passende non-discriminatie-eisen stellen en geen enkele juridische grondslag hebben waarop partijen zich kunnen beroepen, en daardoor ontoereikend zijn voor een gelijk speelveld;

verzoekt de regering in de concessie van het hoofdrailnet een strikte non-discriminatieverplichting en een verbod op kruissubsidiëring van de MaaS-diensten van NS met winsten uit de concessie op te nemen, inclusief duidelijke randvoorwaarden ten gunste van een gelijk speelveld voor mobiliteitsdienstverleners, en een onafhankelijke partij, niet zijnde het ministerie van IenW, een non-discriminatiekader te laten opstellen, het aanbod aan dit kader te toetsen en de vaststelling van het referentieaanbod bij IenW te beleggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas, Van Ginneken, Eppink en Krul.

Zij krijgt nr. 1145 (29984).

De heer Minhas (VVD):

Excuseert u mij, voorzitter, voor de laatste, lange motie.

De voorzitter:

U heeft niets te veel gezegd: het was inderdaad een lange motie. Maar dank voor uw inbreng namens de VVD, meneer Minhas.

De volgende spreker van de zijde van de Kamer is in dit geval een spreekster, mevrouw Hagen van D66.



Mevrouw Hagen (D66):

Dank, voorzitter. Ik vervang vandaag mevrouw Van Ginneken, want die is ziek, dus uiteraard beterschap, Lisa, als je kijkt.

Allereerst een motie over de fiets.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in de concepthoofdrailnetconcessie enkel inspanningsverplichtingen zijn afgesproken ten aanzien van de fietsvoorzieningen rond stations en in de trein;

overwegende dat de fiets in veel gevallen onderdeel is van de eerste of laatste kilometers van een treinreis;

verzoekt de regering NS voor de duur van de concessie te verplichten de eerste 24 uur gratis stallingen aan te bieden in alle stallingen in eigendom van NS en in elk nieuw aan te schaffen of te renoveren treinstel voldoende fietsplekken te creëren;

verzoekt de regering om de mogelijkheden en kosten in kaart te brengen van aparte fietscoupés op sommige trajecten en/of momenten in de week,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hagen, Van Ginneken en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1146 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat per 2025 de verplichte minimale bediening van sommige stations op sommige momenten lager is dan de huidige daadwerkelijke bediening;

verzoekt de regering in de HRN-concessie een minimale bediening van twee keer per uur voor deze stations en momenten op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hagen, Van Ginneken en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1147 (29984).

U heeft een interruptie van mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

De andere microfoon deed het niet, dus ik probeer deze. Deze doet het wel. Mevrouw Hagen, zou ik beide moties mee mogen indienen?

De voorzitter:

Ik kijk even naar mevrouw Hagen.

Mevrouw Hagen (D66):

Dat lijkt me hartstikke goed, voorzitter.

De voorzitter:

Dan noteren we uw naam daarbij. Dank.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik heb er nog een, dus wie weet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het dubbele opstaptarief en incheckpoortjes per vervoerder treinreizen onnodig bemoeilijken;

overwegende de sleutelrol die NS hier als vervoerder op het hoofdrailnet in vervult;

overwegende eerdere oproepen van consumentenorganisaties en de Kamer om hier een einde aan te maken en daartoe met een routekaart te komen;

verzoekt de regering in de hoofdrailnetconcessie de NS te verplichten voor 2024 in NOVB-verband met concrete voorstellen, initiatieven en stappen te komen om dit te beëindigen, en de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling van 2025 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hagen, Van Ginneken, Krul en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1148 (29984).

Ik kijk heel even naar mevrouw Van der Graaf. Zij steekt haar vinger op.

Mevrouw **Hagen** (D66):

O, én mevrouw Van der Graaf!

De voorzitter:

Dan zetten we haar er ook bij. Kijk eens aan. Dan is het zo weer opgelost. Hartstikke goed. Dank u wel. En we wensen mevrouw Van Ginneken natuurlijk van harte beterschap.

Dan is het woord nu aan mevrouw Van der Graaf — we hebben al aan haar gerefereerd — namens de ChristenUnie.



Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering de derde en vierde intercity naar Groningen op te nemen in de HRN-concessie en de kosten hiervan te dekken uit resterende budgetten van verkenningen uit artikel 11 van het Mobiliteitsfonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1149 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering bij het nadere onderzoek naar de tariefstelling van de NS de mogelijkheden om scholieren korting te bieden op de prijs van reguliere abonnementen te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Krul.

Zij krijgt nr. 1150 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het KiM stelt dat reizigersaantallen in 2026 op precoronaniveau zijn;

verzoekt de regering het volume op de volgende trajecten op werkdagen te verhogen met twee per uur:

- uiterlijk per 1 januari 2025: Zwolle-Groningen (brede spits) en Heerenveen-Leeuwarden (brede spits);
- uiterlijk per 1 januari 2027: Arnhem-Zutphen, Amersfoort-Harderwijk (buiten de spits), Dordrecht-Breda, Oss-Den Bosch (buiten de spits), Lelystad-Zwolle, Haarlem-Leiden, Haarlem-Alkmaar (buiten de spits) en Den Bosch-Eindhoven-Helmond;

en de kosten te dekken uit resterende budgetten van verkenningen uit artikel 11 van het Mobiliteitsfonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1151 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering dezelfde eisen te laten gelden voor de IC Brussel als voor binnenlandse treinen, waaronder het verbieden van een reserveringsplicht (artikel 29:6), bescherming van tarieven (artikel 30), toegankelijkheid (artikel 15-18) en prestatie-indicatoren (schrappen uitzonderingen in bijlage 3 en 4),

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1152 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering uiterlijk 1 april in het NOVB afspraken te maken over het invoeren van enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor, het schrappen van het dubbele opstaptarief in het hele ov en het gratis reizen van kinderen die reizen onder begeleiding van een volwassene in het hele ov, en in de concessie vast te leggen dat NS over deze onderwerpen geen veto mag uitspreken in het NOVB,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1153 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering de in de motie op stuk nr. 1063 (29984) gevraagde uitbreiding van het nachtnet in het weekend reeds in 2024 te onderzoeken en niet pas bij de midterm review,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1154 (29984).

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik zeg er even bij dat ik weinig tot geen gelegenheid heb gehad om van tevoren goed te overleggen met collega's. Ik hoor een aantal overlappende thema's terugkomen in verschillende moties. Het lijkt mij dus heel goed als we even met elkaar in conclaaf gaan om te kijken wat de uiteindelijke oproep wordt die op een brede meerderheid kan rekenen. Daartoe is er van mijn kant in ieder geval de bereidheid. De motie over de spitsheffing brengen we in stemming. Iedereen die die nog mee wil indienen: meldt u zich bij mij.

De voorzitter:

Dank u wel. Voor u vertrekt heeft de heer Krul een interruptie namens het CDA. Ik dacht: ik laat u even. U zat zo in het ritme. Ik dacht: ik ga dat niet verstoren.

De heer Krul (CDA):

Ik dacht: ik ga snel staan, dan kan mevrouw Van der Graaf even ademhalen. Maar ze moest het toch afmaken. Ik heb een vraag over een paar moties die mevrouw Van der Graaf indient en waar ze ook een dekkingsvoorstel bij doet. Ze zegt: ik wil dat betalen uit het artikel Verkenningen uit het Mobiliteitsfonds. Dat is een heel groot artikel. Er staat heel veel in. Ik kan me zo voorstellen dat het kabinet straks gaat zeggen: misschien kunt u nog iets meer richting geven, bijvoorbeeld welke verkenningen naar welke wegen niet doorgaan; de N33 bijvoorbeeld. Heeft mevrouw Van der Graaf nagedacht over specifieke projecten in die verkenningen die ze wil opvoeren of is dat iets wat ze liever aan het kabinet overlaat?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dat is een goede vraag van de heer Krul. We weten dat voor artikel 11 van het Mobiliteitsfonds nog ongeveer 4,7 miljoen gereserveerd staat voor verkenningen. Dat is best veel ... Nee, niet 4,7 miljoen; het is 4,7 miljard.

De heer Krul (CDA):

Ik hoop iets meer, ja.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Sorry. Daarin is heel flink gesneden bij de ombuiging aan het begin van het jaar. Als we nu kijken naar de budgetten die er nog gereserveerd zijn voor bijvoorbeeld de Noord/Zuidlijn of de A2 Deil-Vught ... Als je die projecten zou willen ... Ik zie de VVD ineens opstaan, want het gaat over een weg! Ah, vanwege de Noord/Zuidlijn. Laat me even uitpraten. Als je deze projecten nog zou willen realiseren, dan zul je die budgetten sowieso moeten aanvullen. Wij denken dat nu dan het moment is om met elkaar als Kamer af te wegen — het budgetrecht ligt ook hier — waar dit geld op dit moment het hardst nodig is. Op dit moment worden er afspraken gemaakt met de NS over hoe de concessie eruit moet zien en waar de reizigers mee geholpen kunnen worden. Daarom zeggen wij "zet die middelen nu in waar die het hardste nodig zijn", en stellen wij dit als dekkingsvoorstel voor. Als collega's daar andere of betere ideeën over hebben en we kunnen elkaar vinden in een andere dekking, ben ik van harte bereid om daarover van gedachten te wisselen, maar het is belangrijk dat we dat ...

De voorzitter:

Ik kijk heel even of de heer Krul nog een totslotvraag had. Niets? Dan geef ik het woord aan de heer Minhas, VVD. Ik zie ook de heer De Hoop. De heer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Ik stond op omdat mevrouw Van der Graaf de Noord/Zuidlijn noemde, maar in diezelfde zin noemde ze knooppunt Deil. Ik weet niet of zij weet dat er bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over dat knooppunt, onder andere met een ChristenUniegedeputeerde uit Gelderland, om dat geld te reserveren. Als het Rijk die reservering opheft, doet de regio dat ook, en staan mensen nog langer in de file. Dus eigenlijk vraag ik aan mevrouw Van der Graaf: is dat nou een verstandige plek om dat geld vandaan te halen? En als ze dat niet heeft, dan is haar argument ook niet sterk. We hebben het

nu nodig. We kunnen altijd nog op een later moment besluiten om dit alsnog in de concessie te krijgen, want we hebben maar één vervoerder op het spoor.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat er nu een aantal projecten stilliggen. Als je de verkenningen naar deze knooppunten heractiveert — en ik ben van harte bereid om ook ergens anders naar te kijken — zou je die middelen sowieso moeten aanvullen. Dus op dit moment zeggen wij: laat het geld nou niet op de plank liggen. Ik kijk daarbij ook gewoon even naar de staatssecretaris. Kan zij daar ook op reageren? Laat het geld niet op de plank liggen. Zet het in op het moment dat we nu beslissingen moeten nemen die concreet verschil gaan maken voor de reizigers. Daarom stellen we voor om hiernaar te kijken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U valt in herhaling.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Het is al belangrijk dat we het eens worden over de wensen die we willen realiseren, maar we moeten het ook in meerderheid met elkaar eens worden over welke dekking daar dan bij hoort. Ik bied dus nogmaals mijn uitgestoken hand aan om daarover met elkaar het overleg te voeren.

De **voorzitter**:

Tot slot, kort, meneer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Kort. Mijn vraag is eigenlijk heel simpel: waarom moet de automobilist lijden onder mevrouw Van der Graaf en de ChristenUnie, die pleiten voor geld voor het ov? Want de VVD heeft gezegd: je kan het ov ook slimmer organiseren, bijvoorbeeld door de noordelijke lijnen te decentraliseren. Daardoor komt er geld binnen en daarmee kunnen we ervoor zorgen dat we de wensen van mevrouw Van der Graaf kunnen betalen. Maar dat wil ze niet.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Minhas** (VVD):

Waarom laten ze de automobilist hiervoor bloeden? Dat is mijn vraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Het was dus toch de auto waardoor de heer Minhas ging staan.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop, PvdA.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Weet je, dit is ... Ik ben het er niet mee eens. Wat ik heb gezegd is gewoon heel redelijk. Er lopen verkenningen. Een aantal daarvan zijn stopgezet. Er ligt straks budget op de plank dat we niet kunnen inzetten. Daarvan zeggen wij als ChristenUnie: dat kunnen we beter inzetten op het moment dat we nu besluiten moeten nemen. Over decentralisatie van de noordelijke lijnen hebben we al eerder een debat gevoerd. Ik herinner me dat ook nog, het laatste MIRT-debat met de heer Minhas. Daar was ook budget vandaan gehaald om andere wensen vorm te kunnen geven. Volgens mij moeten we dus kijken — dat is ook het budgetrecht van de Kamer — waar het geld op dit moment het hardst nodig is en het beste tot zijn recht komt. We weten dat er projecten zijn waarvan je de budgetten sowieso moet aanvullen als die verkenningen geheractiveerd worden.

De **voorzitter**:

Dank u wel, maar u valt in herhaling. Ik wil het woord nu geven aan de heer De Hoop, PvdA.

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

Ik heb meer een constatering, namelijk dat het op deze manier gewoon een hele ingewikkelde vorm wordt. Ik heb bewust namens de Partij van de Arbeid en GroenLinks voorgesteld om wel de begroting van IenW en het Mobiliteitsfonds te behandelen, omdat je dan niet op een hele vreemde manier een motie moet beoordelen met een hele ruime dekking, waarvan we niet precies weten wat daarvoor gekozen wordt. Ik denk dat dat veel beter was geweest. Het is niet zozeer een vraag aan mevrouw Van der Graaf, maar meer een constatering: door de keuze van de Kamer om de begroting en het Mobiliteitsfonds niet te behandelen, komen we in zo'n rare vorm terecht. Ik ga op die manier zoeken hoe we met het voorstel van de ChristenUnie omgaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan tot slot de heer Krul.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Maar ik kan daar wel even kort op reageren. Ik deel wat de heer De Hoop zegt. Daarom had de ChristenUnie er ook steun voor uitgesproken om die begroting wel te bespreken, maar helaas was daar geen meerderheid voor. Dus wij vinden elkaar in het ongemak.

De **voorzitter**:

Er komt nog een gelegenheid om wel de begroting te bespreken. Dan zijn er ook nog opties om daar dingen in aan te passen. De heer Krul, tot slot.

De heer **Krul** (CDA):

Tot slot, voorzitter. Om het dekkingsvoorstel toch wat inhoud te geven, denk ik dat mevrouw Van der Graaf heel concreet moet zeggen welk project het dan is. Is dat de N35 Mariënhem? Is dat de N33? Dan weten we ook welke keuze we maken. Er wordt alleen gezegd dat we het halen uit alle verkenningen die niet doorgaan. Die zijn niet per se afgesteld, maar ze zijn uitgesteld. Het geld dat blijft liggen is juist bedoeld om te kijken wat er nog wel kan. Willen we

hier een beslissing over nemen, dan moet mevrouw Van der Graaf wat ons betreft echt aangeven welke verkenningen dat zijn en welke euro's dan verdwijnen bij welke projecten. Dan kunnen we het goed beoordelen.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf, kunt u dat misschien iets nader specificeren?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja. Ik heb net twee posten aangegeven waar je aan zou kunnen denken.

De voorzitter:

Dan dank ik u voor uw inbreng, mevrouw Van der Graaf namens de ChristenUnie. We gaan door naar de laatste spreker van de zijde van de Kamer. Dat is de heer Eppink namens BBB.



De heer Eppink (BBB):

Dank u wel, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het noorden van Nederland slecht tot niet in de concessie is opgenomen;

constaterende dat Arriva een plan heeft ingediend met garanties om het Noorden te ontsluiten en het ministerie dit tot op heden niet serieus heeft genomen;

overwegende dat het hier om een gebied gaat dat de NS als HRN-concessiehouder niet operationeel kan maken;

verzoekt de regering om verder in gesprek te treden met Arriva om te kijken wat het bedrijf kan betekenen om het Noorden verder te ontsluiten, en de Kamer op de hoogte te houden van het verloop;

verzoekt de regering om in de hoofdrailnetconcessie ruimte te houden voor aanbieders daar waar de hoofdvervoerder aangeeft zelf geen verbindingen operationeel te kunnen maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Eppink en Minhas.

Zij krijgt nr. 1155 (29984).

De heer Eppink (BBB):

Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er weinig bekend is over de gevolgen die de Europese inbreukprocedure kan gaan hebben op ons ov-netwerk en de ov-reizigers indien Brussel in het gelijk staat;

overwegende dat dit belangrijke informatie is om inzichtelijk te hebben in het HRN-dossier, en voor de keuzes die door de Kamer gemaakt moeten worden;

verzoekt de regering om voor het verkiezingsreces van 27 oktober met een brief te komen waarin concreet en duidelijk staat wat de juridische, sociale en financiële gevolgen kunnen zijn voor het hoofdrailnet (HRN), de vervoerders op het HRN en de dagelijkse gebruikers van de ov-diensten op het HRN indien Brussel in het gelijk komt te staan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Eppink en Van der Plas.

Zij krijgt nr. 1156 (29984).

Dank u wel, meneer Eppink, voor uw inbreng namens de BBB. We hebben gelukkig nog één spreker die niet buiten adem het spreekgestoelte verlaat in dit tweeminutendebat. Dank daarvoor. De staatssecretaris heeft, gelet op het aantal moties, aangegeven behoefte te hebben aan een kwartier schorsing. Ik schors dus een kwartier.

De vergadering wordt van 19.23 uur tot 19.37 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is nog steeds het tweeminutendebat Hoofdrailnetconcessie, naar aanleiding van het commissiedebat dat is gehouden op 26 september. We hebben net de termijn van de zijde van de Kamer gehad, waarin 21 moties zijn ingediend. Excuus, het zijn er 22. Ik geef zo dadelijk de staatssecretaris het woord om ze te appreciëren, maar ik zie eerst de heer Krul namens het CDA. De heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Er is me ingefluisterd dat ik dit voor de Handelingen even hier moet melden: de heer Minhas zou zich graag bij de motie op stuk nr. 1137 willen voegen als medeondertekenaar. Ik zou mij graag bij de motie op stuk nr. 1145 als medeondertekenaar willen voegen.

De voorzitter:

Dank u wel, we noteren dat. Ik zie meneer De Hoop ook.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik mag ook op de steun van de heer Minhas rekenen onder de motie op stuk nr. 1142.

De voorzitter:

Bij de motie op stuk nr. 1142 noteren we dan nog de heer Minhas. Dan hebben we ook de administratie weer gehad. Ik zie hem lachen.

Dan geef ik nu de staatssecretaris het woord. Ik wil wel een oproep aan iedereen doen. Er zijn wat moties ingediend. Er is ook heel veel discussie geweest over dekking, maar dit tweeminutendebat is niet de plek om dekking uit te onderhandelen. Natuurlijk, verduidelijkende vragen stellen kan, maar ik zou toch willen verzoeken om dat dan en marge van dit debat te doen. Dan kun je kijken of er misschien nog een wijziging kan plaatsvinden. Maar ik zou dat toch willen beperken. Dan de staatssecretaris.



Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Vorige week hebben we een goed debat gehad. We hebben toen gesproken over de gedeelde ambities voor het openbaar vervoer, en over het hoofdrailnet in het bijzonder. Over sommige dingen zijn we het echt unaniem eens: alle delen van Nederland moeten goed bereikbaar zijn met de trein. Sommigen vonden bepaalde dingen een cliché, bijvoorbeeld dat we het hadden over de verpleger en de docent die naar hun werk moeten kunnen met de trein. Dat zijn wel de mensen waar we het voor doen. Dat geldt ook voor de administratief medewerkster, de laborant of de systeembeheerder, en voor al die duizenden anderen die dagelijks de trein pakken. Ik heb ook aan de Kamer laten weten dat wij in een lastige financiële situatie zitten, en dat we niet alles kunnen doen wat we graag zouden willen doen. Als ik vandaag moties moet ontraden, dan is dat in veel gevallen omdat onze financiële middelen beperkt zijn. Schuiven met geld is ook vaak geen optie, omdat aan de middelen die we hebben al doelen en verplichtingen gekoppeld zijn.

Het contract met NS zorgt ervoor dat we de komende jaren een goede basis hebben. Ik zet in op een betrouwbare dienstregeling en op terugkeer van reizigers in het ov. We kunnen de dienstverlening dan uitbouwen.

Dan wil ik nu graag overgaan naar de moties.

De voorzitter:

Ja. Dank voor de toelichting.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie-Krul c.s. op stuk nr. 1135 wil ik oordeel Kamer geven, mits ik het zo mag interpreteren dat ik mij volledig inspan.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de indiener om te zien of dat akkoord is. Ik zie hem knikken, dus met die toelichting krijgt de motie op stuk nr. 1135 oordeel Kamer.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1136 kan ik ook oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1136: oordeel Kamer.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie-Krul op stuk nr. 1137 kan ik ook oordeel Kamer geven, als ik 'm zo mag interpreteren dat er één ondergrens wordt gesteld.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de indiener. Die knikt. Dan doen we het op die wijze en krijgt de motie op stuk nr. 1137 oordeel Kamer.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie-Krul op stuk nr. 1138 geeft ik oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1138: oordeel Kamer.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie-De Hoop op stuk nr. 1139: oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1139: oordeel Kamer.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie-De Hoop op stuk nr. 1140 moet ik helaas ontraden, maar ik wil daar graag een korte toelichting op geven. Meneer De Hoop maakt eigenlijk een knip. Het eerste verzoek kan ik wel borgen en daar kan ik in meegaan. Het tweede deel vraagt om een intensivering en dus ook om een dekking. Dat is de reden waarom ik de hele motie moet ontraden.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer De Hoop. Dan noteren we "ontraden" bij de motie op stuk nr. 1140 en dan weten we ook waarom die is ontraden.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1141 wil ik graag oordeel Kamer geven, mits ik wat meer tijd krijg voor de uitvoering daarvan.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer De Hoop. Gunt u de staatssecretaris die extra tijd? Meneer De Hoop, PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Op zichzelf kan dit, maar de concessie moet natuurlijk wel voor december 2024 worden vastgesteld. Die datum is er nadrukkelijk ingezet, omdat wij niet alleen de ambitie voor Brussel daarin willen hebben. Als de staatssecretaris commitment heeft aan de andere lijnen, dan ben ik daartoe bereid.

De voorzitter:

Ik zie de staatssecretaris knikken. Dan noteren we met deze gedachtewisseling "oordeel Kamer" bij de motie op stuk nr. 1141.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie-De Hoop op stuk nr. 1142 moet ik ontraden. Ik kan NS geen eisen opleggen voor buitenlandse trajecten, omdat dit mijn bevoegdheden te buiten gaat. NS voert die verbinding uit in samenwerking met NMBS. Voor die verbinding is NS dus ook afhankelijk van de afspraken die met NMBS kunnen worden gemaakt. Voor het binnenlands gedeelte van die verbindingen gelden dezelfde eisen op het gebied van tarieven en geld terug bij vertraging als bij de overige binnenlandse verbindingen. Voor de prestatie-indicatoren geldt dat niet alle informatie, zoals uitcheckgegevens, ook beschikbaar is. Waar de informatie ontbreekt, zal de NS in de halfjaar- en jaarverantwoording kwalitatief terugblikken op de prestaties.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vraag van de indiener, meneer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Er is bewust voor gekozen om de IC Brussel in de concessie te zetten, dus ik begrijp niet helemaal goed waarom er dan niet op onderdelen eisen aan kunnen worden gesteld. Als de staatssecretaris kan benoemen op welk onderdeel van het verzoek het lastiger is en op welk onderdeel het wél kan, dan heb ik er meer begrip voor. Maar dat zij nu uniform zegt dat zij er geen eisen aan kan stellen, vind ik enigszins vreemd, omdat het wel in die concessie zit.

Staatssecretaris Heijnen:

We kunnen natuurlijk eisen stellen aan de hoeveelheid keren dat hij moet rijden, maar er zijn ook bepaalde afspraken die NS gewoon zelf met de NMBS maakt. In die bevoegdheden kan ik niet treden. Dat is ook de reden waarom ik een deel van die motie moet ontraden.

De voorzitter:

Dan noteren we "ontraden" bij de motie op stuk nr. 1142. Dan de motie op stuk nr. 1143.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1143 is ingediend door de heren Minhas, Krul en Eppink. Ik kan de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1143 krijgt oordeel Kamer. Dan de motie op stuk nr. 1144.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1144 van de heer Minhas moet ik ontraden. Zoals in mijn brief van 14 augustus gemeld, blijf ik in gesprek met de provincies over de mogelijkheden van decentralisaties van de noordelijke lijnen. Zoals eerder gezegd, heb ik best wel moeilijke keuzes moeten maken.

De huidige reizigersprognoses vragen niet om aanvullende treinen tussen Zwolle en Groningen en tussen Zwolle en Leeuwarden. De extra treinen betekenen extra benodigde middelen en die zijn in het huidige financiële kader niet beschikbaar.

De heer Minhas (VVD):

Ik snap wat de staatssecretaris zegt. Het is altijd een moeilijke puzzel met de beschikbare middelen, maar we hebben nu een voorstel van een vervoerder liggen die zegt: ik kan met het aanbod aan reizigers meer treinen inzetten. Als de staatssecretaris zegt dat NS het niet kan doen, wat houdt haar dan tegen om daarover in gesprek te gaan met die andere vervoerder? Dat is ook iets wat de Kamer eerder heeft geroepen en wat ook Europa tegen u zegt: open toegang, als het kan subiet. Als de markt het oppakt, zou u dat moeten omarmen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik wil niet de discussie die we daarover in de commissievergadering hebben gehad helemaal overdoen. Ik heb aangegeven wat de redenen voor het kabinet waren om in de onderhandelingen over het hoofdrailnet deze lijn op te nemen in het hoofdrailnet. Wij zien het als een onderdeel van het volwaardige hoofdrailnet. We willen ook geen risico's lopen. We willen in deze fase een robuust basisnetwerk kunnen aanbieden. Dat is ook de reden waarom we andere dingen niet hebben gedaan. Ik heb gewoon de garanties niet dat dit op een andere manier door een andere vervoerder beter gedaan zou kunnen worden. Dat is de reden waarom het allemaal in één pakket zit.

De voorzitter:

We noteren bij de motie op stuk nr. 1144 ontraden. Dan de motie op stuk nr. 1145.

Staatssecretaris Heijnen:

Die is ook van de heer Minhas. Ik wil de motie oordeel Kamer geven als de volgende interpretatie kan worden gevolgd. In de nieuwe concessie zijn de MaaS-waardige bestekseisen opgenomen waarin non-discriminatie is geborgd. Daarmee is ook een sterkere en formele positie van het Rijk geborgd om eisen over MaaS-waardigheid vast te stellen. De heer Minhas kan daarbij bijvoorbeeld denken aan het referentieaanbod. Als ik de motie zo mag interpreteren dat ik de nieuwe positie van het Rijk ga inzetten om me hard te maken voor duidelijke randvoorwaarden, voor een gelijk speelveld en voor het referentieaanbod, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Zoals de MaaS-waardige bestekseisen nu zijn opgenomen, bieden ze geen juridische grondslag. Als je andere partijen een kans wil geven en ervoor wil zorgen dat reizigers een eerlijke prijs gaan betalen, dan is het echt belangrijk dat u een non-discriminatiebepaling opneemt in die bestekseisen. Daar verzoekt deze motie om, inclusief een bevoegdheid

bij het ministerie om dat kader vast te laten stellen door een onafhankelijke partij. Als de staatssecretaris dat bedoelt met haar interpretatie, dan snap ik het, maar zo heb ik het niet helemaal gehoord.

Staatssecretaris Heijnen:

In de nieuwe concessie zijn de MaaS-waardige bestekseisen dus ook echt opgenomen. Dat betekent dat non-discriminatie daarin ook geborgd is.

De voorzitter:

Ik hoorde de heer Minhas vragen of het juridisch geborgd is.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, het staat in de concessie en daarmee is er natuurlijk een juridische borging.

De voorzitter:

Ik zie de heer Minhas knikken. De motie op stuk nr. 1145 krijgt oordeel Kamer. Dan de motie op stuk nr. 1146.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1146, van mevrouw Hagen en de zieke mevrouw Van Ginneken, die ik beterschap wens vanaf deze plek, wil ik graag oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1146, de motie fiets, zo zie ik staan, krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1147, ook van Hagen, Van Ginneken en Van der Graaf, krijgt oordeel Kamer.

De voorzitter:

Oordeel Kamer voor de motie op stuk nr. 1147.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1148, van Hagen, Van Ginneken, Krul en Van der Graaf, kan ik ook oordeel Kamer geven, mits de onderstaande toelichting gevolgd kan worden. Ik kan NS vragen om op dit punt met concrete plannen te komen. Ik teken daarbij wel dezelfde punten aan als bij de motie van mevrouw Van der Graaf over dit thema. Daar zal ik dadelijk op terugkomen. Dit kost namelijk geld en het zijn plannen die sectorbreed op draagvlak moeten rekenen. Dat laat onverlet dat ik die thema's proactief kan agenderen en dat ik NS kan vragen om met voorstellen te komen. Ik zie geen reden om dit in de nieuwe concessie op te nemen, omdat die pas in 2024 in werking treedt.

De voorzitter:

Ik kijk even naar mevrouw Hagen. Ik zie haar knikken. Met die uitleg krijgt de motie op stuk nr. 1148 oordeel Kamer, toch? Ja? Dan de motie op stuk nr. 1149.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1149, van mevrouw Van der Graaf, moet ik ontraden. In het commissiedebat hebben we al heel vaak stilgestaan bij het aanbieden van extra treinen in het noorden van Nederland. Ook ik had natuurlijk graag nog meer treinen laten rijden dan nu in de concessie is opgenomen, maar daarvoor ontbreken echt de financiële middelen. Daarbij zijn infrastructurele maatregelen nodig om de gevraagde productstappen ook nog eens mogelijk te maken. Daar zijn op dit moment geen middelen voor beschikbaar. Ik heb daarom gekozen voor een aanbod dat past bij de reizigersvraag, om van daaruit verder te kunnen groeien. De huidige reizigersprognoses vragen niet om extra intercity's tussen Groningen en Zwolle. De dekking die wordt voorgesteld, is in onze beleving niet mogelijk, omdat het budget uit het artikel al volledig is belegd tot en met 2037.

De voorzitter:

Dan noteren we bij de motie op stuk nr. 1149: ontraden. Dan de motie op stuk nr. 1150.

Staatssecretaris Heijnen:

Die moet ik ook ontraden. Ik snap de intentie van de motie, en ik kan mij daar ook in vinden. Op dit moment kunnen scholieren gebruikmaken van traject- en dalabonnementen, die NS al aanbiedt. Om NS te verplichten daar nog een aanvullende korting voor scholieren op te geven, vind ik te ver gaan. Ik moet de motie ook ontraden omdat die niet gedekt is. Er is geen sprake van vrije ruimte op het Mobiliteitsfonds. Alle middelen uit het fonds zijn al aan specifieke projecten toegewezen.

De voorzitter:

Daarover zie ik een vraag van mevrouw Van der Graaf, ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

De motie vraagt om de mogelijkheden om scholieren korting te geven gewoon te betrekken bij het onderzoek naar de tariefstelling bij de NS. Dat onderzoek wordt nu gedaan; de staatssecretaris heeft dat aangekondigd. De motie vraagt om niets meer of minder. Ik wil dus vragen of de staatssecretaris hiervoor wil staan. We weten dat dit voor veel gezinnen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer om kinderen naar school te laten gaan, gewoon heel essentieel is en een enorme last is in het huishoudboekje. Dat zijn de gezinnen die wij op het oog hebben en die hiermee een steun in de rug zouden krijgen. Wil de staatssecretaris de NS vragen dat te betrekken bij het tariefstellingsonderzoek?

De voorzitter:

Staatssecretaris, komt u tot een andere weging?

Staatssecretaris Heijnen:

Er staat in de motie ook niets meer of minder dan dat de NS wordt opgeroepen om scholieren verplicht korting te bieden. Dat is een claim die gevraagd wordt, maar het geld moet ergens vandaan komen. Wel vraag ik NS om in de huidige concessie met een aantrekkelijk aanbod voor specifieke doelgroepen te komen. Daar vallen bijvoorbeeld ook

scholieren onder. Ik hoop dat ik mevrouw Van der Graaf op dat punt dan toch nog enigszins tegemoetkom, ook al kan ik niet positief adviseren over de motie.

De voorzitter:

Tot slot, mevrouw Van der Graaf, ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dan leest de staatssecretaris volgens mij een andere motie dan ik. Wij vragen: verzoekt de regering bij het nadere onderzoek naar de tariefstelling van de NS de mogelijkheden om scholieren korting te bieden op de prijs van reguliere abonnementen te betrekken. Er zit helemaal geen claim in. Ik heb het idee dat de staatssecretaris misschien iets adviseert op basis van eerdere teksten die er hebben gelegen ...

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, het is inderdaad ...

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

... maar we hebben best wel goed nagedacht over wat nu voorligt.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, dat snap ik. Dit geeft inderdaad wel wat meer ruimte; dat klopt. Dan heb ik dat wellicht niet helemaal goed gehoord. We roepen NS al op om met aantrekkelijke programma's te komen, dus ik zal de oproep van mevrouw Van der Graaf meenemen. In die zin kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Dan maken we "oordeel Kamer" van de motie op stuk nr. 1150. Dan de motie op stuk nr. 1151.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1151 moet ik ontraden, omdat een vergroting van het volume op korte termijn leidt tot een aanzienlijk exploitatietekort. Er is te weinig vraag vanuit de reizigers. De middelen om dat te dekken zijn er niet, ook niet in artikel 11 van het Mobiliteitsfonds. In 2027 actualiseer ik het volume met de dan geldende vervoersinzichten en dan kan die wens wel worden meegenomen. Ik zou mevrouw Van der Graaf daarom willen vragen om de motie aan te houden.

De voorzitter:

Ik kijk even naar mevrouw Van der Graaf om te zien of zij bereid is om de motie aan te houden. Zo niet, dan wordt die ontraden.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Hoor ik nou goed dat de staatssecretaris zegt: in 2027 wil ik dit sowieso wel gaan regelen?

Staatssecretaris Heijnen:

Nee, maar dan kan die wens natuurlijk wel worden meegenomen. Dan wordt alles opnieuw onderzocht en zullen er ook weer discussies zijn over de verdeling van de middelen. Ons probleem is op dit moment dat aan het eind van de ambities de middelen toch ook een keer op zijn. Dat houdt in dat er in 2027 een nieuw weegmoment komt. Dan kan opnieuw worden gezien of het van toegevoegde waarde is om meer treinen te laten rijden.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf, ik wil het even bij u checken vanwege de stemmingen. U houdt de motie niet aan en brengt 'm in stemming? Ja? Dan noteren we bij de motie op stuk nr. 1151: ontraden.

Dan gaan we door naar de motie op stuk nr. 1152. Ik zie de heer De Hoop nu, maar het was niet uw motie. Ik zou ... Ja, we gaan dus naar de motie op stuk nr. 1152.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1152 moet ik ontraden, omdat ik de NS geen eisen kan opleggen voor buitenlandse trajecten. Dat gaat mijn bevoegdheid te boven. Dat is een beetje dezelfde motivatie als bij de motie van de heer Minhas en de heer De Hoop. NS voert die verbinding uit in samenwerking met NMBS. Voor die verbinding is de NS dus afhankelijk van afspraken die met NMBS kunnen worden gemaakt. Ik ben natuurlijk wel altijd bereid om de NS te vragen om in die samenwerking met NMBS maximaal in te zetten op de inzet van toegankelijk materieel.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Maar ook hier geldt toch dat het mogelijk is om hierover afspraken te maken, al dan niet contractueel? De staatssecretaris kan toch alles inzetten om met de Belgen en haar counterpart in België te schakelen om de NMBS hiertoe te bewegen? Dat kan toch een gezamenlijke inzet zijn?

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, maar dat heb ik net ook aangegeven. Ik ben ertoe bereid om er bij de NS op aan te dringen om dat mee te nemen in hun gesprekken met NMBS daarover. Ik heb heel goed contact met mijn collega aan Belgische zijde, Georges Gilkinet. In mijn gesprekken met hem kan ik ook nog een keer wijzen op het belang van toegankelijkheid, waarvoor mevrouw Van der Graaf heel regelmatig terecht aandacht vraagt.

De voorzitter:

Maar zoals het nu geformuleerd is, blijft het ontraden? Toch even de dubbelcheck.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

We kunnen nog even kijken naar de formulering, dus naar wat "eis" precies is.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik denk dat dat prima is. Ik kan de NS er wel toe oproepen om dat met NMBS goed op te pakken. Mevrouw Van der Graaf kan mij ook nog eens een keer de opdracht geven om met mijn Belgische collega het gesprek aan te gaan om het belang van goede toegankelijkheid in internationale treinen onder de aandacht te brengen bij de gemeenschappelijke spoorvervoerders. Dan zou ik natuurlijk wel positief kunnen adviseren, maar zoals het er nu staat, gaat het buiten mijn bevoegdheden. Dat is eigenlijk mijn enige probleem ermee, want ik snap dat mevrouw Van der Graaf aandacht wil vragen voor goede toegankelijkheid. Daar zetten we ons, denk ik, allebei voor in. Mevrouw Van der Graaf heeft daar de afgelopen jaren ook al veel voor gedaan.

De voorzitter:

Tot slot. Heel kort.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik ga dan even kijken naar de formulering, want ik kan niet iets van de staatssecretaris vragen waar de staatssecretaris niet direct over gaat. We vinden het wel belangrijk dat dit geregeld wordt, dus dat vraagt om extra afspraken met de Belgen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We kunnen altijd even kijken naar de formulering.

De voorzitter:

Maar voor de motie zoals die nu is, noteren we: ontraden. We wachten de eventuele gewijzigde motie af.

We gaan door naar de motie op stuk nr. 1153, ook van mevrouw Van der Graaf.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Die kan ik oordeel Kamer geven, als ik 'm zo mag uitleggen dat ik de in de motie benoemde thema's proactief agendeer in het NOVB en de Kamer informeer over de afspraken in het NOVB daarover.

De voorzitter:

Ik kijk heel even naar mevrouw Van der Graaf om te zien of dat akkoord is. Ja? Dan noteren we met die lezing bij de motie op stuk nr. 1153: oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 1154.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De motie op stuk nr. 1154 kan ik oordeel Kamer geven, zonder verdere toelichting. Dat zal mevrouw Van der Graaf ook deugd doen.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1154: oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 1155, van de heer Eppink.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Die motie moet ik ontraden. Bij de stoptreindienst in Noord-Nederland acht ik de kans reëel dat de dienstregeling in open toegang wordt versoberd of zelfs helemaal wordt gestaakt. Als opentoegegangvervoerder kan Arriva geen garanties geven dat de dienstregeling niet wordt versoberd. Dat vind ik geen aanvaardbaar risico. Daarom wil ik stoptreindiensten ook blijven opnemen in de concessie. Het is aan ProRail om te bepalen of de aanvullende diensten inpasbaar zijn, in Noord-Nederland dan wel op een andere plek in het netwerk. Het voorstel van Arriva sterkt me wel in de gedachte dat die lijnen kunnen profiteren van een overdracht aan de provincies, maar dat gesprek moet ik met de provincies voeren en niet met de vervoerder.

De voorzitter:

Met die toelichting noteren we bij de motie op stuk nr. 1155: ontraden.

Dat brengt ons naar de laatste motie, de motie op stuk nr. 1156.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Die was ook van de heer Eppink. Die kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Daar noteren we dan "oordeel Kamer" bij.

Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording en de appreciatie van de moties, en uiteraard ook de leden voor hun aanwezigheid en geduld.

Dan zijn we bij dezen aan het einde gekomen van dit tweeminutendebat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik schors echt voor een enkel moment, want we gaan meteen door met het volgende tweeminutendebat.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.