
20 Spoor

Aan de orde is het **VAO Spoor (AO d.d. 25/09)**.

De voorzitter:

We gaan deze dag afsluiten met het VAO Spoor. Ik zie dat alle woordvoerders spoor aanwezig zijn, dus we gaan snel beginnen. Als eerste is het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.



De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, dank u wel, het duurt even, maar dan heb je ook wat. Wat een puinhoop heeft de minister voor Milieu en Wonen aangericht in Nederland door die pfas-norm zo absurd laag te stellen. Niet alleen zijn ondernemers en werknemers in bouw en transport keihard geraakt, ook ons spoor is de dupe van het handelen van deze minister voor Milieu en Wonen.

En nu de pfas-norm is opgehoogd naar 0,8 microgram, blijven de problemen gewoon dooretteren. Want ProRail geeft al aan nog steeds met grond te zitten die een hogere pfas-norm dan 0,8 bevat. Het is onduidelijk hoe er met deze grond moet worden omgegaan, waardoor de kosten de pan uit zullen rijzen en projecten het gevaar lopen vertraging op te lopen. Daarom de volgende motie.

Maar ik zie nu dat mijn collega van GroenLinks nog een heel dringende vraag heeft.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

We hebben vandaag vier uur bij een rondetafelgesprek gezeten over pfas.

De heer Van Aalst (PVV):

Zeker.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als de heer Van Aalst nou *nóg* niet begrijpt dat die 0,8 geen norm is, vraag ik hem toch of hij echt even de bodemwetgeving erop na wil slaan.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb eigenlijk geen vraag gehoord. Was dit een cursus van GroenLinks? Dan ken ik er nog wel een paar die ik zou kunnen volgen.

De voorzitter:

Lees uw motie maar voor.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, dank je wel, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de nieuwe pfas-norm nog steeds zorgt voor onnodig oponthoud;

van mening dat hier zo spoedig mogelijk een oplossing voor moet komen;

verzoekt de regering om met ProRail in overleg te treden over de opslag van grond met een hogere pfas-norm dan 0,8 microgram,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 873 (29984).

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik neem aan dat GroenLinks een goed besluit neemt over de motie.

De voorzitter:

De heer Amhaouch van het CDA. Aan u het woord.



De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Het AO was al een tijdje terug; gelukkig hebben we vandaag het VAO. Ik heb twee moties.

Mijn eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de gevaarlijke overweg de Vierpaardjes zowel het nationale treinverkeer (Roermond-Nijmegen) alsook het internationale intercityverkeer (Venlo-Düsseldorf/Duisburg) kan hinderen en onderdeel uitmaakt van de goederencorridor, waardoor ook gekeken wordt naar ondertunneling;

overwegende dat nieuwe regels in voorbereiding zijn rond veiligheidszones in relatie tot externe veiligheid, waarbij de impact van deze regels voor enkele van de woningen nabij de spoorwegovergang Vierpaardjes in Venlo van invloed kan zijn op de plannen voor ondertunneling;

verzoekt de regering in gesprek te gaan met de gemeente Venlo en de provincie Limburg over het vervolg van het project Vierpaardjes, en de Kamer voor het volgende AO Spoor in februari 2020 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Moorlag, Ziengs, Schonis en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 874 (29984).

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Dan mijn volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de cijfers van de NS en de NMCA een andere verwachting schetsen ten aanzien van het tempo van groei op het spoor;

overwegende dat voldoende capaciteit op het spoor van groot belang is en dat op de lange termijn tegen systeemgrenzen dreigt te worden aangelopen om de capaciteit op het spoor te kunnen vergroten;

overwegende dat in de MIRT-brief wordt aangekondigd dat samen met ProRail een plan zal worden opgesteld om aanvullende maatregelen richting 2030 te treffen om groeiend treingebruik beter op te vangen;

verzoekt de regering in het aangekondigde plan dat samen met ProRail wordt opgesteld een gedegen onderzoek te doen op welke wijze een sluitend plan zou kunnen worden gerealiseerd via materieel, infrastructuur en innovatieve ideeën op het gebied van de capaciteit op het spoor, met hierbij inzicht in kosten en de effecten, en de Kamer hier in het voorjaar van 2020 over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 875 (29984).

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Dan heb ik nog een vraag over ProRail als zbo. Daar hebben we het in het AO Spoor ook over gehad. Ik zou de minister graag willen vragen wat de laatste status is. Zitten we nog steeds op schema? Want de vorige keer werd er best wel wat haast mee gemaakt. Het wetsvoorstel zou naar de Raad van State gaan. De vraag is hoever we ermee zijn.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft nog een vraag voor u.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb mijn twijfels of dit toevallig bij deze minister ligt of nog bij de oude minister, maar dat is dan een andere discussie. Misschien weet ik het beter dan uw coalitiegenoot, maar dat terzijde.

Ik heb even de vraag of het CDA er nog steeds op dezelfde manier in staat. In het vorige AO heeft het CDA over de omvorming tot zbo heel duidelijk gezegd: geen draagvlak, geen omvorming tot zbo. Is het CDA nog steeds bij diezelfde mening gebleven?

De heer Amhaouch (CDA):

Wij zijn heel duidelijk geweest in het vorige AO. Ik ga dat niet helemaal herhalen. Wij willen de financiële paragraaf zien. Wij willen graag het advies van de Raad van State zien. Wij willen de onderliggende wetgeving zien. En wij willen dat de minister of de staatssecretaris, bij wie het nu ook thuishoort — volgens mij hoort het formeel bij de staatssecretaris, maar het was allemaal onderdeel van het laatste AO en daarom bespreken wij het hier — in overleg gaat met de stakeholders om draagvlak te creëren. Want zonder draagvlak is het moeilijk functioneren.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Gijs van Dijk van de PvdA.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Met de schuif in het kabinet hebben we nu een minister van Spoor, dus ik kijk misschien wel speciaal uit naar de discussie en het debat over marktwerking met deze minister. Maar ik heb een heel andere motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat goederentreinen nog veelal worden voortgetrokken door diesellocomotieven en dat elektrificeren van het spoor veel kosten met zich meebrengt;

overwegende dat er een pilot met elektrische binnenvaartschepen plaats gaat vinden waarbij batterijcontainers aan boord meegaan;

overwegende dat het elektrificeren van dieseltreinen milieuwinst oplevert;

verzoekt de regering te onderzoeken of eenzelfde pilot als in de binnenvaart ook mogelijk is binnen het spoorgoederenvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Gijs van Dijk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 876 (29984).

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik heb twee moties en twee vragen, dus ik ga snel van start.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het onderhoud van het spoor en de projecten binnen PHS risico's lopen door PAS- en pfas-problemen;

overwegende dat spoorvervoer per saldo weinig tot geen structurele stikstofuitstoot tot gevolg heeft;

verzoekt de regering om inzichtelijk te maken welke stappen er gezet worden zowel met betrekking tot de benodigde stikstofruimte als de benodigde ruimte op gronddepots om alle geplande werkzaamheden uit te kunnen voeren voor vervanging, onderhoud en uitbreiding van het spoor, en de Kamer op de hoogte te stellen als er vertragingen optreden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 877 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de nachttrein ook verder weg gelegen bestemmingen binnen Europa duurzaam bereikbaar maakt;

overwegende dat er ook Trans-European Transport Network (TEN-T) corridors bestaan voor personenvervoer, die zorgen voor betere Europese aansluitingen met ERTMS en praktische problemen zoals het wisselen van locomotieven aan de grens wegnemen;

overwegende dat in diverse Europese landen, waaronder Frankrijk en Denemarken, nu nationale overheden bezig zijn om de nachttrein weer terug op het spoor te krijgen;

verzoekt de regering om in nauw overleg te blijven met ons omringende landen over ontwikkelingen rond nachttreinen, aan te sluiten bij (bestaande) initiatieven en in kaart te brengen waar de kansen en knelpunten liggen om nachttreinen op kansrijke corridors te rijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 878 (29984).

De heer Amhaouch heeft een vraag.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Die gaat over de nachttreinen. Overigens hebben we nu even schizofreen te opereren op het gebied van spoor, met de staatssecretaris en de minister van Spoor, want straks gaat het misschien weer terug. Maar we hebben inderdaad een rapport gekregen over de nachttreinen. Daaruit bleek dat de nachttreinen niet rendabel waren en lagere reizigersaantallen hadden. De staatssecretaris heeft toch gezegd: we gaan proberen een nachttrein naar Wenen te laten rijden, met subsidies. Er gaan behoorlijk wat subsidies in. Is mevrouw Kröger van plan om nog meer subsidies te gaan stoppen in nachttreinen, terwijl de reizigersaantallen zeer beperkt zijn en er toch veel geld bij moet? Of geven we prioriteit aan de aanpak van het spoor in Nederland of net over de grens? Denk aan Amsterdam-Berlijn of Amsterdam-Aken of de trein naar Luik. Waar liggen de prioriteiten van GroenLinks?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat de nachttrein echt een interessant vervoermiddel is voor juist verder weg gelegen bestemmingen binnen Europa. Je ziet dat bijvoorbeeld in Frankrijk nu op de corridor met Spanje wordt gekeken naar een nachttrein naar Barcelona en dat in Denemarken hard wordt gewerkt aan de terugkeer van een nachttrein richting Zweden. Ik denk dat het heel belangrijk is dat wij aansluiten bij die initiatieven en dat juist het feit dat wij die eerste nachttrein nu op weg helpen, die nachttrein naar Wenen, ook weer iets in gang zet waardoor de verwachting is dat verdere nachttreinprojecten zonder subsidie zouden kunnen.

De **voorzitter**:
Oké. U had nog twee vragen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had nog twee vragen, voorzitter. De eerste gaat over de Eurostar. We hebben het erover gehad in het AO met staatssecretaris Broekers-Knol dat die echt, echt, echt per begin januari 2020 zou gaan rijden. Klopt dat nog steeds? Hoe zit die planning? Is het verdrag inmiddels getekend en, zo nee, wat is het oponthoud? Hoe zorgen ervoor dat we echt heel snel die directe trein naar Londen krijgen, de Eurostar?

Ten slotte nog een vraag over de kosten van de treinkaartjes, een zorgpunt dat ook eerder is gewisseld in het kader van vervoersarmoede. Ik wil de minister vragen om te kijken of er een mogelijkheid is om de leeftijdsgrens voor Kids Vrij reizen op te hogen, zodat het voor gezinnen aantrekkelijker wordt om de trein te nemen. Ik zou ook heel erg graag willen dat de minister met de NS bespreekt of er toch echt geen alternatief is voor het afschaffen van de algemene kortingskaart, want half Nederland reist met deze kaart.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Schonis van D66.



De heer **Schonis** (D66):

Voorzitter. Ik heb twee moties en één vraag. Ik zal met de moties beginnen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland in 2020 het Eurovisie Songfestival organiseert;

overwegende dat de trein een goed alternatief is op korte afstanden voor het vliegtuig en de motie-Kröger/Schonis is aangenomen die verzoekt onderzoek naar potentiële internationale treinroutes te bevorderen;

overwegende dat in 2019 de Jazz Night Express richting Berlijn een groot succes is gebleken;

verzoekt de regering om in overleg te treden met internationale spoorvervoerders om bij het Eurovisie Songfestival van Rotterdam als proef speciale internationale evenementtreinen in te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 879 (29984).

De heer **Schonis** (D66):

Dan een motie over het Europese treinnetwerk.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de nieuw geïnstalleerde Europese Commissaris klimaatverandering als topprioriteit ziet;

overwegende dat internationale hogesnelheidstreinen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de verduurzaming van vervoer in Europa;

overwegende dat het huidige hsl-netwerk onvoldoende ontwikkeld en versnipperd is;

verzoekt de regering in de Europese Raad en in contacten met de nieuwe Europese Commissie te pleiten voor een Europees plan om het hsl-netwerk in Europa te verbeteren, zodat reizen met de trein door Europa als volwaardig alternatief voor het vliegtuig kan gelden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 880 (29984).

De heer **Schonis** (D66):

Dan nog een vraag. Afgelopen zondag kwam in het programma van Arjen Lubach al aan bod dat voordat de trein echt een goed alternatief zal zijn voor het vliegtuig er toch nog een hoop moet worden aangepast. Een van de ideeën was om gecombineerde tickets te maken voor treinen en vliegtuigen. Daar heeft de toenmalige staatssecretaris van gezegd dat zij met een plan van aanpak zou komen voor het eind van dit jaar. De olieballen staan voor de deur, dus ik ben toch wel benieuwd waar dat plan van aanpak blijft. Misschien dat de minister daar duidelijkheid over kan geven.

Ik merkte dat er net wat verwarring was, maar volgens hebben wij een minister van Infrastructuur en Waterstaat, die ook toevallig spoor doet, en hebben we ook een minister voor Wonen en Milieu, die dan toevallig hiervoor staatssecretaris was. Volgens mij zit het zo.

De voorzitter:

Volgens mij zit het ook zo. Daarom hebben we nu deze minister, die over spoor gaat, die de vragen gaat beantwoorden. Meneer Laçin, aan u het woord.



De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Er is op het vlak van spoor veel gebeurd sinds het AO van 25 september. De Kamer heeft inmiddels moties aangenomen om onderzoek te doen naar de Lelylijn als spoorverbinding en de Nedersaksenlijn en de intercity Amsterdam-Heerlen wordt vanaf 2025 doorgetrokken naar Aken. Op dat vlak reikt mijn ambitie verder. Daarom zou ik aan de minister willen vragen of zij in de gesprekken met de NS ook kan kijken wat er voor 2025 mogelijk is om die intercity één keer per dag door te trekken naar Aken. Ik ga daar geen motie over indienen, maar ik hoop dat de minister deze vraag straks bevestigend beantwoordt.

Mevrouw Kröger vroeg net ook al aandacht voor de Eurostar. De Kamer heeft ervoor gepleit dat die zo snel mogelijk direct gaat rijden vanuit Nederland richting Engeland, richting Londen. Zoals ik het heb begrepen, zou dat in het eerste kwartaal van 2020 moeten gaan gebeuren. Kan de minister bevestigen dat dat nog steeds het plan is en dat dat ook gaat lukken? Dan kunnen we met haar bespreken wanneer wij een deel van die 60 dagelijkse vluchten naar Londen kunnen gaan schrappen, maar dat later.

Voorzitter. Ik heb tijdens het AO ook aandacht gevraagd voor de rol van de ACM in de discussie over spoorordening. De ACM zit in allerlei klankbordgroepen over de toekomst van het spoor. De toenmalige staatssecretaris heeft toegezegd dat zij de rol van ACM in alle klankbordgroepen zou toelichten en aan ons zou sturen. Dat hebben wij nog steeds niet gehad. Wij hebben ook nog steeds geen eerste kabinetsreactie gehad op de quickscan personenvervoer van de ACM. Die zou in november komen. Die is er nog niet. Dus ik wil de minister vragen om met die twee vragen aan de slag te gaan en deze zo snel mogelijk naar de Kamer te sturen, met de opmerking dat de quickscan personenvervoer van de ACM wat ons betreft een zware deuk heeft opgelopen nu die vooral is gebaseerd op de boete van 41 miljoen die NS heeft gekregen in Limburg. Maar die is natuurlijk van tafel geveegd door de rechter. Ik wil ook aan haar vragen om in de beantwoording mee te nemen dat voor alle partijen een gelijk speelveld geldt, dus dat voor de NS op regionale biedingen geen rendementseis gesteld kan worden als die voor andere vervoerders niet wordt gesteld. Graag een reactie met de termijn waarop wij die kunnen krijgen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de inbreng de kant van de Kamer. Ik kijk naar de minister. Ik schors voor enkele ogenblikken. Daarna gaan we naar haar beantwoording luisteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb hier het laatste setje moties en nog een aantal vragen. Ik zal ook hier eerst even de vragen langslopen.

Allereerst de vragen over het zbo van het CDA. Over zowel de marktordening als het zbo is de afspraak dat die bij de minister voor Milieu en Wonen zijn gebleven. Alle andere onderdelen zitten bij mij, maar ik kan wel zeggen dat er nog steeds gewacht wordt op het advies van de Raad van State over het zbo-traject. Wij richten ons nog steeds op inwerkingtreding per 1-1-2021.

Dan de vragen over ACM en de spoorordening. Daarover komt nog voor het kerstreces een brief. Daar hoeft u dus niet heel lang meer op te wachten.

Dan de vragen over de Eurostar. Er is vertraging opgelopen omdat meerdere landen moeten ondertekenen. Dat gaat wat lastig als je regering in demissionaire toestand is. Wij hebben te maken met een demissionair kabinet in België en een demissionair kabinet in het VK. Het is ook vertraagd door de verkiezingen. De verwachting is nu dat er eind januari ondertekend kan worden. Daar zit helaas een vertraging in. Dat is heel vervelend, maar wij kunnen niet de formaties in die landen afdwingen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wat zou dat dan betekenen voor het moment waarop de directe trein naar Londen in de dienstregeling kan worden ingepast en de trein gaat rijden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik zo niet precies inschatten. Het enige wat ik weet is dat de ondertekening eind januari is. En ik denk dat het heel snel daarna kan. Want het zit 'm niet in de fysieke regelingen. Het kan allemaal, maar die ondertekening moet wel rond zijn.

De heer Laçin (SP):

Dan zou ik deze minister willen vragen om samen met haar collega-staatssecretaris van Justitie en Veiligheid er echt op in te zetten dat hij ingepast wordt voor 1 april. Want dan kan het nog. Dus als het eind januari wordt getekend, moet u nu al voorbereidingen met de NS treffen om 'm voor 1 april in te plannen, zodat hij na het eerste kwartaal, dus op 1 april, kan gaan rijden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Er is ons ook alles aan gelegen om dat zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen. Ik heb onlangs, weliswaar via de omweg, ook zelf weer met de Eurostar mogen reizen. Heen ben ik inderdaad gaan vliegen. Daar kom ik rustig voor uit. Heen ben ik gevlogen, want het was 's avonds laat en toen ook helemaal niet mogelijk om daar met de trein heen te gaan. Ik heb daar geen vliedschaamte over, nee. Maar het was wel hartstikke leuk om met de trein terug te gaan. Overigens, op en neer met de Thalys naar de Transportraad is ook weer uitstekend bevallen. Dat was weer als vanouds, toen ik nog Europarlementariër was.

Mevrouw Kröger had nog vragen gesteld over de kosten van de treinkaartjes en de suggesties voor het verhogen van de leeftijd. Daar kan ik op antwoorden dat de NS daar zelf over gaat. Er zijn natuurlijk kaders gesteld, maar de NS bepaalt zelf dat hele stelsel van tarieven. Daar kan ik dus verder niets over zeggen.

Dan kom ik bij de moties. In de motie op stuk nr. 873 van de heer Van Aalst wordt de regering verzocht om met ProRail in overleg te treden over de opslag van de grond met een hogere pfas-norm dan 0,8 microgram. Die motie kan ik oordeel Kamer geven. We zullen dat bekijken.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 873 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 874 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de gemeente Venlo over het project Vierpaardjes. Ik denk dat het heel goed is dat er nu een keer duidelijkheid over komt hoe het precies allemaal in elkaar zit. Deze motie kan ik ook oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 874 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 875, ook van de hand van de heer Amhaouch, verzoekt de regering in het aangekondigde plan dat samen met ProRail wordt opgesteld, gedegen onderzoek te doen op welke wijze een sluitend plan zou kunnen worden gerealiseerd via materieel, infrastructuur en innovatieve ideeën op het gebied van de capaciteit op het spoor, met hierbij inzicht in de kosten en de effecten, en de Kamer hier in het voorjaar van 2020 over te informeren. Ondanks het feit dat dit een hele ingewikkelde, uitgebreide opdracht is, kan ik de motie toch oordeel geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 875 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 876 van de heer Gijs van Dijk — hij meldde net al dat hij eerder weg moest — bevat een heel creatief idee. We kennen inderdaad de voorbeelden van de binnenvaart. Een container is een container en een TEU is een TEU. Als je het op een schip kunt zetten, is het heel interessant om te bekijken of dat niet ook op een trein zou kunnen. Die motie kan ik dus ook oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 876 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dn kom ik bij de motie op stuk nr. 877 van de hand van mevrouw Kröger. Die verzoekt de regering om inzichtelijk te maken welke stappen er gezet worden zowel met betrekking tot de benodigde stikstofruimte als de benodigde ruimte gronddepots enzovoorts. Ja, ik kan de motie wel helemaal voorlezen, maar ook deze motie heeft nogal een vrij lang dictum. Die motie wil ik ontraden, want zij is overbodig. Wij hebben in het MIRT-debat hier al uitgebreid over gesproken en via de diverse brieven wordt uw Kamer ook op de hoogte gehouden. Dus dit doen we gewoon.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 877 wordt ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 878 van mevrouw Kröger. Die geef ik oordeel Kamer. Zij verzoekt de regering om nauw in overleg te blijven met ons omringende landen over ontwikkelingen rond nachttreinen, aan te sluiten bij bestaande initiatieven en in kaart te brengen waar de kansen

en knelpunten liggen om nachttreinen op kansrijke corridors te rijden. Ik denk dat dat overigens ook weleens goed zou kunnen aansluiten bij de plannen van de Europese collega's. Deze motie geef ik dus oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 879 is van de hand van de heer Schonis. U noemde de Lubachuitzending. In diezelfde uitzending werd er ook over aankondigingen rondom songfestivals gesproken. Ik moet dus eerlijk zeggen dat ik ook al even in de lach schoot toen u deze noemde. Maar ik begrijp het verzoek. Ik vind ook dit een creatief idee. Ik kan dus ook oordeel Kamer geven aan het verzoek om in overleg te treden met internationale spoorvervoerders om te kijken of we de bezoekers van het Eurovisiesongfestival zo veel mogelijk met de trein kunnen laten komen vanuit de rest van Europa.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 879 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 880 van de heer Schonis verzoekt de regering om in de Europese Raad en in contacten met de nieuwe Europese Commissie te pleiten voor een Europees plan om het hsl-netwerk in Europa te verbeteren. Ik zou aan de heer Schonis willen vragen of hij deze motie wil aanhouden, want ik ben in gesprek met de lidstaten, de Europese Commissie en andere Europese organisaties. Ik denk dat we ook hier even moeten kijken hoe het aansluit bij de richting in de Europese Green Deal. Ik stel voor dat ik u in het eerstvolgende kwartaal informeer. Ik zou u dus willen verzoeken om deze motie nog even een paar maandjes aan te houden.

De voorzitter:

Bent u daartoe bereid? Ik zie de heer Schonis ja knikken.

Op verzoek van de heer Schonis stel ik voor zijn motie (29984, nr. 880) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan denk ik dat ik erdoorheen ben, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank de minister voor haar beantwoording. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit VAO.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over de ingediende moties zal aanstaande dinsdag worden gestemd.