

Vergaderjaar 2025–2026

36 563

Initiatiefnota van het lid Koekkoek over Alle Seinen op Groen

Nr. 16

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 13 oktober 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 22 september 2025 overleg gevoerd met de heer Aartsen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- **de initiatiefnota van het lid Koekkoek «Alle Seinen op Groen» (Kamerstuk 36 563);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 29 november 2024 inzake kabinetsreactie op de initiatiefnota van het lid Koekkoek «Alle Seinen op Groen» (Kamerstuk 36 563, nr. 2) (Kamerstuk 36 563, nr. 4);**
- **de brief van het lid Koekkoek d.d. 15 september 2025 inzake beantwoording vragen commissie over de initiatiefnota van het lid Koekkoek «Alle Seinen op Groen» (Kamerstuk 36 563, nr. 2) (Kamerstuk 36 563, nr. 5).**

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

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Dassen
Griffier: Coco Martin

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Boutkan, Dassen, Olger van Dijk, Koekkoek, Kröger en Veltman,

en de heer Aartsen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 10.03 uur.

De voorzitter:

Een hele goede morgen allemaal. Welkom aan de kijkers thuis. We zijn deze ochtend bij elkaar om de initiatiefnota van het lid Koekkoek te bespreken, Alle Seinen op Groen. Dank voor het initiatief. Dank ook aan de collega's dat ze hier vanochtend zijn. Ik zal u zo voorstellen. We zitten hier bij een notaoverleg van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Welkom ook aan de Staatssecretaris. Ja, er staat «Minister» ...

(Hilariteit)

De voorzitter:

Ik dacht even dat ik fout zat, maar welkom dus aan Staatssecretaris Aartsen. Ik dacht: het kan tegenwoordig allemaal. Welkom aan de Staatssecretaris. Welkom aan mevrouw Kröger van GroenLinks-PvdA, mevrouw Veltkamp van de VVD, de heer Olger van Dijk van NSC ...

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Veltman.

De voorzitter:
Veltman. Wat zei ik?

Mevrouw **Veltman** (VVD):
U zei «Veltkamp».

De voorzitter:

Veltkamp? Ik bedoel «Veltman». Ook welkom aan de heer Boutkan van de PVV.

We gaan zo beginnen met de eerste termijn van de Kamerleden. Er is per fractie een spreektijd. Die spreektijd is vrij te verdelen over de eerste en tweede termijn. Gezien de tijd die hiervoor staat en het aantal leden dat aanwezig is, leg ik geen beperking op qua aantal interrupties. Ik ga er wel van uit dat de interrupties kort en bondig zullen zijn. Maar dat zal vast goedkomen. Daarna gaan we door naar een korte schorsing. In de eerste termijn zal het lid Koekkoek eerst de vragen over haar initiatief beantwoorden. Vervolgens gaan we door naar de Staatssecretaris. Zijn er nog vragen? Zo nee, dan stel ik voor dat we beginnen. Ik geef graag het woord aan mevrouw Kröger voor haar eerste termijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Dank en hele grote complimenten aan collega Koekkoek en haar medewerkers voor het opstellen van deze initiatiefnota. Ik heb hem echt met plezier gelezen. Inhoudelijk is mijn fractie ook heel erg blij met de aandacht voor goede internationale spoorverbindingen. Daarover kunnen we het niet genoeg hebben. Net als collega Koekkoek is ook GroenLinks-PvdA een warm pleitbezorger voor veel meer en betere internationale spoorverbindingen, zodat de trein binnen Europa eindelijk een veel beter alternatief wordt voor het vliegtuig. Ik kreeg dit weekend een heleboel appjes van mijn zoon. Hij is dit

weekend per nachttrein naar de Alpen gereisd en heeft een geweldige huttentocht gelopen. Dat is toch fantastisch: slapend reizen en wakker worden waar je wil zijn? Dat is de toekomst.

Veel van de voorstellen uit de nota zijn helaas nog steeds actueel en sluiten goed aan bij de initiatiefnota die ik zelf in 2019 schreef. Veel is er helaas niet veranderd in zes jaar, maar goed: daar gaan we het nu over hebben. Om de planeet leefbaar te houden en om overlast door vliegvelden voor omwonenden te verminderen, zullen we minder moeten gaan vliegen en veel meer gebruik moeten gaan maken van de internationale trein. Meer trainen, minder vliegen.

In de initiatiefnota wordt goed geschetst wat we allemaal nodig hebben om het internationale spoorvervoer te verbeteren en te stimuleren. Dit zal van de overheid, van infrabeheerders en van vervoerders een goed plan voor de langere termijn vragen, omdat de belemmeringen nu eenmaal niet van vandaag op morgen zijn opgelost. Het is hierbij cruciaal dat we zowel op Europees niveau als in Nederland bereid zijn om voor de langere termijn investeringen aan te gaan. Alleen dan kunnen we de omslag van vliegen naar trainen echt realiseren.

Voorzitter. Een paar voorbeelden van de verschillen tussen vliegen en trainen. Wie online zoekt naar vliegtickets tussen Amsterdam en Brussel ziet dat je nog steeds drie à vier keer per dag rechtstreeks met de KLM kan vliegen, en dat is natuurlijk echt belachelijk. Over zo'n kleine afstand is de trein een heel goed alternatief. Mijn fractie vindt het dan ook zeer onwenselijk dat het nog steeds mogelijk is om met het vliegtuig deze korte afstand af te leggen. Ik denk eigenlijk dat de initiatiefnemer dit zeer met mij eens is, en ik ben wel benieuwd hoe de Staatssecretaris hiernaar kijkt. Vindt hij dat ook onwenselijk?

In 2019 werd mijn motie aangenomen om te stoppen met vluchten tussen Amsterdam en Brussel. Toch is dit nog steeds niet de praktijk. Vrijwillige afspraken hebben dus al zes jaar geen resultaat. Ik ben heel benieuwd wat de Staatssecretaris denkt dat het kabinet hieraan kan doen. Wat is de volgende stap om ervoor te zorgen dat vluchten naar Brussel niet meer plaatsvinden? Kunnen hierover niet binnen de Benelux afspraken gemaakt worden?

Ondanks dat er nog steeds vluchten zijn over zulke bizar korte afstanden, zien we gelukkig ook de vraag naar internationale trainen steeds verder toenemen. Veel mensen willen graag op een duurzame en comfortabele manier per trein door Europa reizen, maar die trein is nog steeds geen volwaardig alternatief. Uit recent onderzoek van Greenpeace bleek dat de trein vaak vele malen duurder is dan vliegen. De trein tussen Parijs en Kopenhagen is bijvoorbeeld maar liefst 21 keer duurder dan het vliegtuig. Dit moet echt anders.

Nog steeds is vliegen veel te goedkoop, omdat er geen accijns wordt geheven over kerosine en er geen btw op vliegtickets zit. Op treintickets en op de elektriciteit voor het spoor zit wel belasting. Is de Staatssecretaris het met ons eens dat dit ongelijke speelveld zou moeten veranderen? Hoe zit het eigenlijk met de indirecte kostencompensatie die geboden wordt voor grootverbruikers van elektriciteit? Krijgt de NS die ook? Waarom is ervoor gekozen niet ook de overstappers te belasten met vliegbelasting? Zou dat niet een manier zijn om air/rail te stimuleren, waarbij je de korte afstand binnen Europa met de trein doet en dan overstapt op een vliegtuig voor de lange afstand? Op welke manier kan de overheid bijvoorbeeld met grote werkgevers afspraken maken over het reizen per trein op korte afstanden binnen Europa, zodat het bij het boeken standaard wordt om naar Parijs, Brussel of Londen de trein te pakken?

Een ander punt van zorg betreft de beschikbaarheid en de financiële bijdrage van de overheid bij de inzet van de marechaussee bij de Eurostar-trein. Op Schiphol is het een vanzelfsprekendheid en bij de trein

kost het elke keer veel moeite om het rond te krijgen. Heel graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Dan het verbeteren van de langeafstandsroutes, want naast een gelijk spelveld voor vliegen en trein moet er ook op het spoor zelf veel verbeteren. Wat GroenLinks-PvdA betreft moet het echt veel eenvoudiger worden om tickets te kopen voor treinreizen door Europa. Dat vindt de initiatiefnemer zelf ook. Wij hadden het er voor het begin van het debat al even over hoe moeizaam het is dat je eigenlijk nooit meer dan drie maanden van tevoren kan boeken, terwijl het leven vaak wel drie maanden van tevoren gepland moet worden. De Kamer heeft hierover vorig jaar een motie van mijn collega De Hoop aangenomen: het kabinet zou in EU-verband een voortrekkersrol op zich gaan nemen. Hoe staat het daarmee?

In het verlengde hiervan is de verdere aanscherping van de reizigersrechten van groot belang. De bestaande regels zijn voor reizigers lang niet altijd duidelijk. Daarnaast zijn vervoerders niet verplicht om doorgaande tickets aan te bieden en wordt reizen vaak administratief opgeknipt, met alle gevolgen van dien voor de reiziger als er vertragingen ontstaan – en dat is helaas op het spoor nog steeds heel vaak het geval. Wat gaat het kabinet hier in Europees verband concreet aan doen?

Hierbij is ook belangrijk dat NS meer internationale tickets, ook van andere maatschappijen, moet kunnen aanbieden. Kan het kabinet hier als aandeelhouder een actieve rol in spelen? Ook moeten tickets eerder dan nu het geval is beschikbaar komen. Ik zei net al: wie nu een ticket voor de kerstvakantie zoekt, moet vaak wachten tot de nieuwe dienstregeling in oktober of november bekend wordt. Dat is onwenselijk, want het ondermijnt gewoon dat mensen een ticket gaan boeken.

Een ander punt betreft de samenwerking tussen Europese infrabeheerders. Plannen voor nieuwe internationale treinen worden vaak belemmerd door slechte afstemming en door het feit dat de capaciteit vaak slechts voor een jaar wordt verdeeld. Dit brengt grote investeringsrisico's voor vervoerders met zich mee. Er zouden kaderovereenkomsten voor vijf tot tien jaar moeten komen. Graag een reactie van de Staatssecretaris op dit voorstel uit de initiatiefnota.

Het investeren in nieuw materieel blijft ongelofelijk belangrijk. Denk bijvoorbeeld aan de plannen voor een nieuwe nachttrein tussen Nederland en Barcelona. Via EUROFIMA zouden garantstellingen geboden kunnen worden. Is de Staatssecretaris bereid om op korte termijn de mogelijkheden te onderzoeken? Op dit moment is Nederland per trein vooral verbonden met België, Parijs, Londen, Berlijn en het Ruhrgebied. Deze corridors hebben echter nog veel onbenutte capaciteit. ProRail wees in het rondetafelgesprek op de mogelijkheden. Dit is ook nodig, want als we internationale treinreizen willen stimuleren, moeten reizigers er niet tegen aanlopen dat de routes snel uitverkocht zijn. Zeker in bepaalde drukke periodes is het vaak lastig om tickets voor de treinen naar Parijs, Londen, Berlijn of voor de nachttrein te boeken. Als vervoerders nee moeten verkopen, kiezen reizigers sneller voor bijvoorbeeld het vliegtuig. Graag een reactie van zowel de initiatiefnemer als de Staatssecretaris. Naast deze lijnen is er ook behoefte aan nieuwe corridors: betere verbindingen met Noord-Duitsland en Scandinavië, met Centraal- en Oost-Europa en richting Zuid-Frankrijk en Spanje. Voor Noord-Europa is de komst van de Lelylijn van groot belang. De trein zou dan, als straks de tunnel tussen Duitsland en Denemarken opengaat, veel sneller en rechtstreeks naar Scandinavië kunnen. Welke ambities heeft het kabinet op dat gebied? In het regeerprogramma stond dat er spoedig een voorstel zou komen om vijf Nederlandse stations beter te laten aansluiten op de hsl-lijnen net over de grens. Deze plannen hebben we echter nooit ontvangen. Wat zou er concreet in deze plannen moeten staan en hoever staat het met deze plannen, zo vraag ik de Staatssecretaris. Aan de

initiatiefnemer wil ik graag vragen of zij op dit vlak concrete suggesties heeft aan het kabinet.
Ga ik goed met mijn tijd, voorzitter?

De voorzitter:

U heeft nog 1 minuut en 15 seconden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Is dat ook voor de tweede termijn?

De voorzitter:

Dat is ook voor de tweede termijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

O, jongens. Er is nog veel te zeggen. Dan ga ik afronden, want ik wil heel graag tijd overhouden voor de tweede termijn. Of is er enige coulance, vraag ik de voorzitter.

De voorzitter:

Er is al enige coulance, want u heeft al een minuut extra gekregen. We hadden het hier zo ingesteld dat u al een minuutje extra heeft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik wist niet dat ik al een minuut zat te praten. Oké, dan rond ik af, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng, mevrouw Kröger. De heer Olger van Dijk heeft een vraag.

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

Het is misschien goed om mevrouw Kröger dan een klein beetje te helpen, zodat ze nog iets kan vertellen over het punt dat ze aan het maken was. Zonder gekheid: we zijn het hier in de Kamer vaak over heel veel dingen oneens, maar ik denk dat we op dit vlak met heel veel partijen de nota van mevrouw Koekkoek op grote delen van harte kunnen ondersteunen. In ieder geval geldt voor NSC dat we niet zo ver afstaan van GroenLinks-PvdA. We kunnen het hebben over substitutie van vluchten tot 1.500 kilometer of 750 kilometer, maar dat vind ik eigenlijk in de marge; de richting is goed. Daarover heb ik toch een vraag. Mevrouw Kröger sloot af met haar pleidooi om een aantal corridors verder te ontwikkelen en bleef even hangen bij die richting Scandinavië en de Lelylijn. Hoe kijkt zij naar een nieuwe verbinding naar het oosten, misschien ook wel via Eindhoven en niet Arnhem, naar het Ruhrgebied?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik denk dat dat heel belangrijk is. Daarom stelde ik aan de Staatssecretaris de vraag over die belofte van meer hubs, waarbij we aantakken op het hsl-netwerk van de ons omringende landen. Duitsland heeft natuurlijk al heel veel spoorverbindingen, waar we nu suboptimaal – dat is vriendelijk uitgedrukt – op aangesloten zijn. Ik denk zeker dat het heel goed zou zijn om ook andere corridors richting het oosten en richting Duitsland verder te ontwikkelen.

De voorzitter:

Dank. Dat roept geen vervolgvraag op. Dan geef ik het woord aan mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Laat ik beginnen met collega Koekkoek te bedanken. Het is altijd waardevol als een Kamerlid de moeite neemt om met een initiatiefnota de discussie in dit huis verder te brengen. Met deze nota staat het internationaal spoor nadrukkelijk op de agenda. Dat is goed, want we hebben allemaal belang bij een sterkere verbinding met de landen om ons heen. Dat geldt voor reizigers, voor ondernemers, voor goederen en ook voor veiligheid.

De VVD deelt het streven om het internationaal treinverkeer te verbeteren. Er is immers veel potentie. De trein kan een aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief zijn. Voor de weg ernaartoe staat voor de VVD vrijheid van keuze centraal. Mensen moeten zelf kunnen bepalen of ze met de auto, het vliegtuig of de trein reizen. Juist daarom willen we dat de trein echt een goede optie is: praktisch, betrouwbaar en betaalbaar.

Voorzitter. Daar begint het mee: de reiziger. Internationale treinreizen zijn vaak ingewikkeld door de versnipperde ticketing en gebrekkige passagiersrechten. Dat zijn concrete drempels die we weg moeten nemen.

De voorzitter:

Dat roept meteen een vraag op bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik sloeg aan op de term «zelf kiezen» tussen trein en vliegtuig. Uiteraard moeten mensen zelf kiezen. Maar erkent de VVD dat er op dit moment sprake is van een ongelijk speelveld, waarbij het vliegtuig nog steeds grote fiscale fossiele subsidies geniet?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zie dat er nog een heleboel hobbels genomen moeten worden, wil je internationale treinreizen aantrekkelijk maken. Betaalbaarheid is er daar een van. Maar een heleboel dingen moeten verbeteren, ook nog op andere vlakken, wil het überhaupt een interessant alternatief zijn. Daar zal ik straks in mijn betoog nog verder op ingaan. Ik ben ook blij dat de initiatiefnemer daar in de nota een heleboel suggesties voor doet en ook onderkent waar die hobbels zitten. Wat mij betreft gaan we ook daarnaar kijken. Daar begint het volgens mij mee, want je moet wel überhaupt van A naar B kunnen komen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Uiteraard. Wij zeggen altijd: trein en vliegtuig moeten met elkaar kunnen concurreren op of tijd, betrouwbaarheid of betaalbaarheid. Hoe meer je van die drie hebt, hoe groter de kans is dat je omgaat. Maar dan zeg ik nogmaals: het feit dat het vliegtuig nu eigenlijk zo fiscaal gestimuleerd wordt, namelijk geen accijns op kerosine en geen btw op tickets, zorgt op dit moment voor een ongelijk speelveld. Is de VVD het met me eens dat wij dit ongelijke speelveld moeten opheffen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Wij zien in ieder geval dat er ook op het gebied van vliegverkeer sprake is van een ongelijk speelveld, want de vliegtickets zijn hier gewoon echt heel duur en worden ook extra belast. Dus als je het hebt over ons principe dat je vrij moet zijn om te kiezen op welke manier je van A naar B komt, dan wordt het daar ook al heel ingewikkeld. En als we het over een gelijk speelveld hebben, zou ik eigenlijk willen zeggen dat we moeten zorgen voor een gelijk speelveld van alle aanbieders die treinvervoer internationaal kunnen aanbieden. U weet dat mijn standpunt ook is dat ik dat nationaal een heel goed idee zou vinden. Daar begint het ook mee, want ook dan kun je voor meer betaalbare treintickets zorgen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, in laatste instantie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Afrondend heb ik dan toch een heel scherpe vraag. Ziet de VVD het probleem van het feit dat vliegen op dit moment goedkoop gehouden wordt met fossiele subsidies en dat het ongelijke speelveld het internationaal spoor in de wielen rijdt? Vindt de VVD ook dat dat aangepakt moet worden?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

We zien dat er recent, volgens mij twee weken geleden, afspraken naar buiten zijn gekomen over de vliegtaks voor de korte en de langere vluchten. Hier wordt dus op allerlei manieren aan getornd, zodat het vliegen op de langere termijn duurder wordt. Er zijn heel veel mensen die heel graag wel met het vliegtuig op vakantie willen gaan. Wat ons betreft moet daar ook de ruimte voor zijn en blijven.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Excuus, voorzitter. Ik moet eventjes kijken waar ik was. Ja, ik weet het al. Ik had het over versnipperde ticketing en passagiersrechten. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe ervoor gezorgd wordt dat reizigersrechten beter worden geborgd en dat open data beschikbaar komen, zodat onafhankelijke ticketplatforms reizigers net zo gemakkelijk kunnen bedienen als in de luchtvaart. Mijn collega hiernaast had het hier ook net over. Tijdens het rondetafelgesprek over internationaal treinvervoer werd benadrukt dat de NS weigert om internationale tickets van andere vervoerders te verkopen, terwijl NS een bijzondere positie heeft als dominante speler in de ticketverkoop. De NS heeft een monopoliepositie en we zien tegelijkertijd dat de bereidwilligheid van de NS om andere vervoerders echt goed te faciliteren, juist vaak beperkt is, met vertraging en tegenwerking tot gevolg. Die ervaring hebben ook aanbieders van Mobility as a Service. Hoe kan de Staatssecretaris ervoor zorgen dat alle internationale treintickets, ook die van nieuwe toetreders, via de kanalen van NS beschikbaar komen en dat dit niet alleen formeel geregeld wordt, maar in de praktijk ook klantvriendelijk, vlot en zonder belemmeringen uitgevoerd wordt, in ieder geval op korte termijn? Is de Staatssecretaris het met de VVD eens dat een volledig onafhankelijk ticketplatform wellicht een beter alternatief is, zodat reizigers verzekerd zijn van een laagdrempelige ingang voor alle internationale treinreizen, los van de belangen van één vervoerder?

Dat geldt eigenlijk voor alle zogenaamde systeemtaken. Die horen niet bij één vervoerder, maar zijn nodig om het spoor als geheel toegankelijk en goed functionerend te maken; denk naast ticketverkoop bijvoorbeeld aan het aanbieden van eerlijke en volledige reizigersinformatie en een neutrale reisplanner. Zolang deze systeemtaken bij de NS liggen, schuurt dit met het eigen belang van de NS en kan dit toetreding van andere aanbieders belemmeren, met uiteindelijk minder aanbod voor de reiziger tot gevolg, iets wat we niet willen. Is de Staatssecretaris bereid om deze systeemtaken structureel onder te brengen bij ProRail, zodat er een onafhankelijke en transparante basis ontstaat voor alle vervoerders en reizigers?

Voorzitter. Als we meer internationale treinen willen, moeten ondernemers ook durven investeren. Dat gebeurt alleen als zij meerjarige zekerheid hebben. Nu bieden kaderovereenkomsten die zekerheid niet, omdat bij conflicten het hoofdrailnet altijd voorrang heeft, ook al zijn de treinpaden niet ingevuld. Voor de VVD is dit een belangrijk punt. We willen dat het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt aangepast, zodat kaderovereenkomsten juridisch bindend worden. Tegelijkertijd moeten we het huidige aanbod van binnenlands vervoer

beschermen, zodat de forens altijd op de trein kan rekenen. Dat snap ik, maar dit is tegelijkertijd mogelijk.

Voorzitter. Daarbij is het extra wrang dat we eigenlijk al veel te laat zijn. In mijn gesprekken met ProRail werd nog eens benadrukt dat dit soort veranderingen pas in 2030 via nieuwe Europese regels zullen ingaan. Dat is zonde. Als we eerder in beweging waren gekomen, had de reiziger daar nu al van kunnen profiteren in de vorm van een beter en beter betaalbaar ov-product. Concurrentie, mits goed geregeld, kan namelijk juist leiden tot betere betaalbaarheid en meer keuzevrijheid – ik zei het daarnet al – terwijl het maatschappelijke belang van bereikbaarheid voor iedereen overeind blijft. Het is een win-win, mits we het goed organiseren. En we hoeven niet te wachten op Europa; we kunnen zelf de stap zetten om het Besluit capaciteitsverdeling aan te passen en ondernemers meerjarige zekerheid te bieden. Het zou mooi zijn als de Staatssecretaris kan zorgen voor een doorbraak, nu ProRail en het ministerie de verantwoordelijkheid steeds naar elkaar doorschuiven. Wat mij betreft gaan we dit zo gauw mogelijk regelen en vragen we ProRail, die de deskundigheid heeft dit zorgvuldig te doen, om voorstellen uit te werken hoe de spoorcapaciteit optimaal benut kan worden, inclusief een tijdspad hoe dit in de praktijk kan worden gebracht. Ik heb hier een motie over klaarliggen.

Voorzitter. Een tweede punt waar wij elkaar raken, is betrouwbaarheid. Daar kan niemand tegen zijn. Het is onacceptabel dat goederentreinen soms dagenlang stilstaan door gebrekkige coördinatie in Duitsland. Ik heb het met eigen ogen gezien toen ik op bezoek was bij spooreplacement Kijfhoek. Dit schaadt onze economie en tast de betrouwbaarheid van het hele systeem aan. Ik vraag de Staatssecretaris hoe hij ervoor gaat zorgen dat er beter wordt afgestemd met onze buurlanden. Aan de indiener vraag ik hoe zij ertegen aankijkt dat investeringen in Nederland pas echt waarde hebben als we internationaal goede afspraken maken.

Daarnaast groeit het belang van militair vervoer. Voor de VVD is het vanzelfsprekend dat dit vervoer prioriteit krijgt in de capaciteitsverdeling. Kan de Staatssecretaris dat garanderen? Kunnen we ervan uitgaan dat militair vervoer niet stil komt te staan?

Voorzitter. Investeringen zijn noodzakelijk, maar ze moeten slim en doelmatig zijn. De VVD wil dat elke euro maximaal rendement oplevert. Dat betekent de capaciteit beter benutten, ERTMS snel en goed uitrollen, en randvoorwaarden goed regelen. Een belangrijk knelpunt is de Schipholtunnel. Ik hoor graag van de Staatssecretaris welke stappen er worden gezet om daar meer ruimte te maken voor internationale treinen. De VVD ziet kansen voor een robuust spoor in een alternatief voor de Schipholtunnel zoals het verlengen van de Noord/Zuidlijn zodra financiering en uitvoerbaarheid dat toelaten. Hoe kijkt de Staatssecretaris daarnaar?

Voorzitter. De VVD deelt veel van de analyses van collega Koekkoek. Het is inderdaad nodig dat internationale treinreizen makkelijker, betrouwbaarder en aantrekkelijker worden. Daarvoor zijn onder meer betere ticketing en voorspelbare capaciteitsverdeling onmisbaar. Voor de VVD staat de vrije keuze voor vervoer – auto, vliegtuig of trein – voorop, net zoals het aantrekkelijk maken van de trein door kwaliteit en betrouwbaarheid. Ook letten we scherp op de doelmatigheid. Investeringen moeten slim en efficiënt worden gedaan, en bestaande capaciteit moet eerst beter benut worden. Wij voegen daaraan toe dat militair vervoer prioriteit moet krijgen, een belang dat juist in deze tijd niet kan worden genegeerd.

Voorzitter. Dit was mijn inbreng. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat roept meerdere vragen op. Eerst de heer Olger van Dijk.

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

Fijn dat collega Veltman concreet een paar heel belangrijke voorstellen doet. Ik ben benieuwd naar de reactie daarop zo dadelijk. Een van de knellende punten die spelen betreft de capaciteitsuitbreiding. Ik hoorde collega Veltman vragen – ik denk terecht – wat er nog kan in de Schiphol-tunnel. Misschien heb ik het niet helemaal goed verstaan, maar daarna stelde zij een vraag naar de Noord/Zuidlijn. Wij kennen dat project. Ik begrijp nog steeds van vervoerders dat die Noord/Zuidlijn een heel belangrijke schakel is om uiteindelijk het internationale vervoer naar een hoger niveau te kunnen tillen. Begrijp ik het goed dat de VVD achter het doortrekken van de Noord/Zuidlijn blijft staan en daar dus ook de middelen voor wil reserveren?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat begrijpt u heel goed. Wij zien dat er door ruimte te maken in de Schiphol-tunnel en door die Noord/Zuidlijn door te trekken, ruimte wordt gecreëerd voor het internationale spoor. Dat is eigenlijk voor heel Nederland van belang. We zien dat daar het epicentrum van ons economisch leven plaatsvindt, met alle bewegingen die daar plaatsvinden. We denken dus dat het heel belangrijk is om daar goed naar te kijken. Dat is natuurlijk wel onder voorbehoud van financiering, want daar zijn vele kosten mee gemoeid. Maar wij hebben eigenlijk altijd gezegd: zorg dat je het in ieder geval op de agenda houdt en dat je kijkt hoe je het uiteindelijk kunt gaan realiseren.

De **voorzitter**:

Dat roept een vervolgvraag op bij de heer Olger van Dijk.

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

Misschien toch even ter verduidelijking. We weten dat er heel veel moet gebeuren in Nederland op infragebied, ook op spoorgebied. We hebben de discussie over de Nedersaksenlijn en de Lelylijn natuurlijk al gehad. Dit is ook een belangrijke. Ik probeer het even scherp te krijgen voor de VVD. Er is zo beperkt keuze om toch weer geld te schuiven naar een aantal belangrijke spoorprojecten. Is dit dan een project dat voor de VVD in de top drie staat om wel weer middelen voor beschikbaar te stellen? Het loopt richting de 2 miljard.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja, als het gaat om de top drie en om het treinverkeer, dan vinden wij dit zeker heel belangrijk.

De **voorzitter**:

Dat roept nog vragen op bij de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ook wat ons betreft biedt de Noord/Zuidlijn zorgen. Die zitten vooral op het financiële vlak, want het loopt daar gewoon gierend uit de klauwen, zeg ik maar gewoon in plat Nederlands. Mijn vraag aan de VVD is de volgende. De heer Olger van Dijk begon hier net op door te vragen. Als ik het goed heb beluisterd, zet de VVD de Noord/Zuidlijn in de top drie, en gaat dat ten koste van andere essentiële spoorprojecten die wij hebben in dit land. Heb ik dit goed gehoord, is mijn eerste vraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het beeld dat ik heb bij een top drie, is dat er ook nog altijd andere zijn dan die ene. Ik heb dat ook geschetst in een complete situatie. Als je kijkt naar de infrastructuur in Nederland, dan zie je dat er gewoon heel veel knelpunten zijn die opgelost moeten worden. Voor het wegverkeer noem ik dan bijvoorbeeld het knelpunt bij Hoevelaken. Dat is een schakel midden in het land, waardoor alles, noord, oost, zuid en west, vast komt

te staan. We vinden dat daar echt aandacht naar uit moet gaan. Hetzelfde geldt als je kijkt naar de knelpunten op het gebied van spoor. Dit is er echt één. Het is niet voor het eerst dat we dat zeggen. Dat zeggen we al jaren. Door andere rijksopgaven is daar geld weggehaald. Dat is een keuze geweest waar wij volledig achter hebben gestaan. Op een gegeven moment moet je kiezen en prioriteiten stellen. Maar als het gaat over de knelpunten in het treinverkeer, dan is dit een hele relevante.

De heer **Boutkan** (PVV):

Het mag misschien heel erg relevant zijn, maar de ervaring leert dat wat ze daar in het Amsterdamse aan het doen zijn financieel gezien behoorlijk achteruitloopt. Dit project gaat écht gierend uit de hand lopen. Dit kost echt veel meer miljoenen dan ze ooit gepland hebben. Daar blijven wij zo in staan. Het metronetwerk is ondertussen misschien ook wel aan vervanging toe. Maar ik hoorde nog iets anders bij de VVD, over ProRail en verbeteringen van spoorcapaciteit in Nederland. Zou dat misschien te maken hebben met het feit dat die treinstellen stilstonden op de Kijfhoek omdat ze in Duitsland gewoon dikke problemen hebben met hun spoor?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat is exact wat ik heb gezegd in mijn bijdrage. Daarom is mijn vraag aan de Staatssecretaris ook om alstublieft in gesprek te gaan met de buurlanden, in dit geval Duitsland, omdat ze vanwege de problemen in Duitsland stilstaan in Kijfhoek. Misschien had meneer Boutkan even naar mijn bijdrage moeten luisteren.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik heb heel goed geluisterd. Mijn collega seinde mij zojuist in dat er vanochtend vroeg een uitzending op de radio was die ging over het spoor in Duitsland. Dat schijnt zodanig belabberd te zijn dat ze geloof ik 46% achterlopen op wat ze normaal moeten doen. Dat wil nog niet zeggen dat we hier zo'n slecht spoor hebben, maar daar zit eigenlijk het grote probleem. Dan willen we nu internationale treinen stimuleren, terwijl zij hun eigen regionale treinen nog niet op orde hebben. Ik hoor mevrouw Veltman heel positief zijn over dit voorstel voor internationale treinen, maar zullen we er niet voor zorgen dat we eerst onze regionale lijnen eens fatsoenlijk de grens over kunnen krijgen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Een van de kernen in mijn betoog was dat we van alles kunnen willen, maar dat je dan de randvoorwaarden op orde moet brengen. Een van die randvoorwaarden is dat een internationale trein nou eenmaal over een grens gaat en verder moet rijden dan Nederland, dus dan moet je zorgen dat die daar ook verder kan rijden. Ik was in Kijfhoek en zag daar machinisten zitten. Zij zaten buiten met een lunchtrommel en een sigaretje te wachten. Dat was niet de eerste dag dat ze daar zaten; ze zaten al dagenlang te wachten omdat ze gewoon niet verder konden richting Duitsland, omdat de problemen in Duitsland zo groot waren. Dat is precies waarom ik zeg: dit zijn dingen die opgelost moeten worden. Want we kunnen nog zo veel investeren in internationaal spoorverkeer, maar als het daar niet op orde is, rijden ze gewoon niet verder dan de grens. Dat is mijn punt. Volgens mij maakte de heer Boutkan dat punt ook. Maar dat heb ik dus aangegeven.

De **voorzitter**:

Dank, mevrouw Veltman. U was klaar met uw bijdrage, dus dan geef ik het woord aan de heer Olger van Dijk van NSC.

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

Dank u wel, voorzitter. Er is niets zo mooi als een internationale treinreis. Als het even meezit, concurreert die ook nog met het vliegtuig en de auto qua kosten, reistijd en comfort. Afgelopen zomer heb ik Parijs en Londen per trein aangedaan. Dat was een genoegen. Helaas liep ik op de terugweg van Parijs toch weer tegen een klein uur vertraging aan, omdat we zonder duidelijke redenen net voor de grens lange tijd stilstonden. Die onvoorspelbaarheid en forse vertraging is wat mijn fractie betreft een van de problemen die we moeten aanpakken om de internationale trein echt een aantrekkelijk duurzaam alternatief te laten zijn voor reizen met de auto en het vliegtuig tot 750 kilometer.

Voorzitter. Allereerst heb ik een groot compliment voor mevrouw Koekkoek. Zij doet met haar initiatiefnota echt een poging om het internationale spoorvervoer naar een hoger plan te tillen. Hopelijk kunnen we in dit overleg concrete stappen zetten als Kamer, maar ook met deze demissionair Staatssecretaris. De initiatiefnota is opgesteld met stakeholders en beleidsmakers, en bevat vele beslispunten waar we als NSC goed in mee kunnen komen.

Ik heb wel nog een vraag aan mevrouw Koekkoek over de kosten en de dekking. Het gaat om zo'n 15 miljard tot 2050. Welk bedrag daarvan zal in de volgende kabinetsperiode al nodig zijn? Dekking wordt door Volt gedaan vanuit fiscale maatregelen. Kijken ze daarbij ook naar een verdere verhoging van de vliegtaks, waar mevrouw Veltman ook al aan refereerde? In de beantwoording lezen we dat er begonnen kan worden met een handzamer ticketsysteem. Dat onderschrijven we als NSC. Maar welke andere kernpunten ziet zij waar prioriteit aan moet worden gegeven?

Ik ga nog even door over het ticketsysteem. Ik ben voor deze winter ook alweer aan het kijken, dit weekend naar Deutsche Bahn. Mevrouw Kröger refereerde er al aan. Dan ben je opties aan het bekijken en denk je ineens: «We kunnen op wintersport. Fijn! Mooi stationnetje. Een hotel geboekt dat goed te bereiken is. Ik ga boeken, want anders moet ik toch winterbanden huren en dat doe ik liever niet.» En dan blijkt dat je maar tot half december kan boeken. Dat is lastig. Want mijn dealer zegt: u moet uw winterbanden ook al bestellen voor half december. Dat is even een praktisch probleem vanuit de reiziger die graag met de trein zou willen, ook voor dat soort reizen. Alle treintickets moeten vindbaar of boekbaar zijn op een of meer platforms, zonder belemmeringen door commerciële belangen. Aan welke concrete stappen denkt de initiatiefnemer voor dat ticketsysteem, en op welk niveau? Ziet zij hiervoor ook aanknopingspunten bij de luchtvaartsector, waar dit toch echt beter geregeld is? Het kabinet gaf eind vorig jaar in haar kabinetsreactie aan dat er Europees druk wordt uitgeoefend rond dat ticketsysteem. Kan de Staatssecretaris commitment geven om tot afspraken te komen tussen Europese landen? Wat gaat hij zelf doen?

Voorzitter. Een andere belangrijke vraag is of er voldoende ruimte is op het bestaande spoor en of er nieuw hsl-spoor nodig is. Begin juni sprak deze Kamer met verschillende spelers in het internationale treinverkeer. Vervoerders gaven aan dat er op het huidige spoor onvoldoende ruimte is voor groei. Maar ProRail gaf aan dat het huidige spoor twee tot drie keer zoveel internationaal treinverkeer aankan. Hoe zit dat? Dat is mijn vraag aan de Staatssecretaris. Hoe beperkend is de NS-concessie voor het hoofdrailnet tot 2033? Overigens gaf ProRail aan dat naast tijdige invoering van ERTMS ook – daar is hij weer – het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol nodig is. Onderschrijft deze Staatssecretaris dat?

Het kabinet stelt in de kabinetsreactie dat groei van het aantal internationale treinen tot 2035 op te vangen is, en dat daarna kostbare infrastructurele ingrepen nodig zijn. Waar denkt de Staatssecretaris dan aan? Want er is ook een kritische noot over nieuw hsl-spoor: meer CO₂-uitstoot per reizigerskilometer. Ik ben ook benieuwd hoe de initiatiefnemer hiernaar

kijkt. Ik vraag ook aan de Staatssecretaris of hij het met ons eens is dat nieuw hsl-spoor niet moet worden uitgesloten, want het mag allemaal wel wat ambitieuzer. Daarom vraag ik: hoe kijkt hij aan tegen een nieuw onderzoek naar een hsl-oost via Eindhoven, Arnhem of Hengelo naar Frankfurt, waarbij naast bestaand spoor ook de mogelijkheden van nieuw hsl-spoor worden bekeken, om zo concreet de vluchten tussen Amsterdam en Frankfurt – dat is ook een belangrijke luchthaven – te vervangen? We weten dat dit eerder is onderzocht. Toen is het terzijde geschoven, maar tijden veranderen en ambitie is nodig. Heel de wereld bouwt hsl-spoor. Nederland blijft achter, ondanks onze fantastische traditie in de civiele bouw.

Voorzitter. In dit kader over de Lelylijn: die kan worden gezien als de ontbrekende internationale schakel richting Scandinavië. Het is positief dat de heer Knot nu als gezant gaat kijken naar perspectief in de bekostiging. Hij gaat begin 2026 adviseren. Kan hij ook expliciet het rendement van die doorgaande internationale verbinding erbij betrekken? Nu lees ik vooral dat hij tracégewijs gaat kijken naar het stukje tot de Duitse grens. Maar trekt hij ook het internationale perspectief bij zijn opdracht?

Voorzitter. Voelt deze Staatssecretaris zich nog gebonden aan het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma, specifiek aan de passage «er komt een voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer, inclusief de aansluiting van vijf treinstations op stations van de hogesnelheidslijnen net over de grens»? Is hij bijvoorbeeld ook bereid een inventarisatie te maken van te reactiveren grensoverschrijdende spoortrajecten, zoals Nijmegen-Kleef? Dat refereert aan wat collega Boutkan zei over regionaal grensoverschrijdend spoorvervoer.

Voorzitter, tot slot. Afgelopen zaterdag was het exact 186 jaar geleden dat het eerste spoor in Nederland opende. De Arend tufte tegen 40 kilometer per uur richting Haarlem. Regeren is vooruitzien. Een schaalsprong in het internationale treinverkeer is nodig. Laten we ervoor zorgen dat we in 2039, 200 jaar na de Arend, net zo makkelijk de trein kunnen nemen naar het buitenland als de auto of het vliegtuig.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank aan de heer Olger van Dijk. Het roept nog één vraag op bij de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Het is een prachtig verhaal van de heer Olger van Dijk over de eerste spoorlijn. Ik zie het nog steeds helemaal voor me: zo'n stoomtrein natuurlijk, dikke kolen erin plempen en dan die rookwolken. Fantastisch hoe we dat deden in dit tijd. Maar ja, dat mag nu niet meer, geloof ik. Maar mijn vraag aan de heer Olger van Dijk van NSC is de volgende. U zei dat ProRail het internationale vervoer tot 2035 wel aankan, als ik het goed gehoord heb. Ondertussen ervaren de dagelijkse reizigers, die gewoon deel uitmaken van het normale spoorvervoer, de problemen. Vanochtend mocht ik meemaken dat het weer niet goed ging, moet ik helaas zeggen. Hoe denkt NSC de interne problemen die we hebben in dit land te gaan oplossen? Dat moet voordat we überhaupt gaan nadenken over de internationale situatie.

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

Dit is iets breder dan de scope van dit overleg, maar ik begrijp de vraag wel, want het heeft wel met elkaar te maken. Die basis moet ook gewoon op orde zijn. Het begint met een investering in het onderhoud van het spoor. Op zichzelf is het positief dat het inmiddels demissionaire kabinet echt middelen heeft vrijgemaakt om die basiskwaliteit op het spoor te regelen en dat ProRail die daarvoor kan inzetten. Ik ben ervan overtuigd dat we daardoor een aantal problemen die nu spelen, en waar de heer

Boutkan wellicht vanochtend weer mee te maken had, beter kunnen ondervangen. Dat moet gewoon gebeuren. Laat daar geen misverstand over bestaan. Die basis moet op orde zijn. Tegelijkertijd ben ik het wel met collega Veltman eens: laten we nou eens kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat het internationale vervoer de ruimte krijgt. Er is nu meer ruimte gegeven in de concessie, maar we zien dat de nieuwe toetreders het best nog moeilijk hebben om internationaal treinverkeer daadwerkelijk aan te bieden. Ik ben heel benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris over waar dat nou in zit. Ik heb een aantal vragen gesteld daarover. Ik hoop dat we dat vandaag met elkaar kunnen verduidelijken en dat we een stap kunnen zetten, zodat ook het internationale treinverkeer een stap kan zetten.

De voorzitter:

Dat roept geen vervolgvraag op. Dan dank ik de heer Olger van Dijk voor zijn bijdrage en gaan we door naar de heer Boutkan, die spreekt namens de PVV-fractie.

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Uiteraard complimenten voor eenieder die een bijdrage heeft geleverd die uiteindelijk heeft geresulteerd in de initiatiefnota Alle Seinen op Groen van mevrouw Koekkoek. Mijn complimenten.

Het is een nota die leest als een Europees droomplan: miljarden investeren in hogesnelheidslijnen, meer Brusselse regie en nog strengere groene ambities. De PVV ziet dat heel anders. Wij missen de principes haalbaar, betaalbaar en realistisch. Wij vragen de indiener: waar zijn deze principes gebleven in deze initiatiefnota? Ja, internationaal spoor is nuttig. Ja, betere verbindingen met onze buurlanden zijn welkom. Maar wat Volt hier voorstelt, is een natte droom. Het kost miljarden, wie wat uiteindelijk levert is schimmig en het is onzeker of de verwachting van de indiener uitkomt dat reizigers voor de trein gaan kiezen in plaats van voor het vliegtuig. Dat noemen wij «wensdenken». De redenering dat reizigers meer gaan kiezen voor de trein omdat het vliegen eerlijker wordt belast... Ik ga verder, voorzitter. Ik hoor gelach. Schijnbaar is mijn bijdrage nogal grappig. De redenering dat reizigers meer gaan kiezen voor de trein, omdat het vliegen eerlijker wordt belast omdat de trein goedkoper en aantrekkelijker wordt, wordt nergens onderbouwd. Vliegen vanuit Nederland is al duurder dan in de rest van Europa, en de vraag aan de indiener is: hoeveel duurder gaat u vliegen vanuit Nederland nog maken? Want we hebben hier wel te maken met een internationale vliegtaks of vliegbelasting, maar aan de andere kant van de wereld denken ze er heel anders over dan hier in Europa.

Voorzitter. Nederland heeft een van de drukste spoornetwerken ter wereld. De capaciteit is schaars, de treindienstregeling zit vol – daardoor heeft elke verstoring directe gevolgen voor allerlei trajecten in het land – en de kerntaken zijn niet op orde.

De voorzitter:

Is dat uw laatste zin?

De heer Boutkan (PVV):

Voor de volgende alinea wel, ja.

De voorzitter:

Maakt u 'm even af, daarna heeft u een interruptie van mevrouw Kröger.

De heer Boutkan (PVV):

Ik maak 'm af. Wat de PVV betreft rijden de treinen op tijd, moet er genoeg capaciteit zijn om de reiziger van A naar B te vervoeren, en moeten er in de spitsuren geen te korte treinen worden ingezet.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik sloeg even aan op wat er gezegd werd over de vliegbelasting en hoe dat internationaal gezien wordt. Vindt de PVV het niet ook wonderlijk dat er nu voor gekozen is om alleen maar Nederlandse reizigers te belasten met een vliegbelasting en niet overstappers? Zou het niet veel eerlijker zijn om ook overstappers, die voor de rest niks in Nederland doen, te belasten?

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel voor de vraag, zeg ik richting mevrouw Kröger. Overstappers betalen al bij hun vertrekpunt belastingen. Dan zouden wij hier als het ware een extra belasting gaan heffen. Dat is natuurlijk een beetje merkwaardig. Dat doen wij andersom ook niet. Dus het antwoord is: nee, wij gaan dat niet doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Of iemand belasting betaalt, hangt helemaal af van waar die vertrekt. Over hetzelfde traject – ik neem even Schiphol-Parijs – betaalt een Nederlandse reiziger belasting en een overstapper niet. Waarom zou het niet veel eerlijker zijn om overstappers ook belasting te laten betalen? Of vindt de PVV dat alleen Nederlandse reizigers belasting moeten betalen?

De heer Boutkan (PVV):

Nee, want diezelfde Nederlandse reiziger die vanuit het buitenland weer hiernaartoe komt en eventueel weer doorvliegt naar zijn volgende zakelijke bestemming, betaalt dan ook niet extra. Die ongelijkheid willen wij niet creëren. U bent schijnbaar behoorlijk op de hoogte van de prijzen van vliegen, maar ik niet. Misschien kan dat een andere keer.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, nog over de prijzen van vliegen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik weet niet wat de heer Boutkan probeert te insinueren, maar volgens mij bereid je je goed voor op een initiatiefnota. Dan kijk je er ook naar of er een gelijk speelveld is tussen treinen en vliegen. Dat is er op dit moment absoluut niet. Vliegen wordt eigenlijk enorm gestimuleerd met fossiele subsidies. Wat de PVV betreft kunnen de overstappers dus buiten schot blijven. Nou, dat is genoteerd.

De heer Boutkan (PVV):

Wat ik al eerder aan deze tafel hoorde, is dat we te maken hebben met internationale vliegomstandigheden. We hebben te maken met internationale afspraken over de kerosine. Wij kunnen in Europa wel willen wat we willen met allerlei belastingen en dergelijke, maar als er aan de andere kant van de wereld gewoon geen belastingen worden geheven, bijvoorbeeld omdat men daar anders denkt over het klimaat, kunnen wij onszelf wel beperkingen opleggen, maar dan doen we onszelf daarmee tekort. Dat is wat ik wilde gaan zeggen in dat opzicht.

De voorzitter:

Dan kunt u verdergaan met uw betoog.

De heer **Boutkan** (PVV):

Voorzitter. Ik was gebleven bij het Nederlandse spoor. Of het nu voorjaar, zomer, herfst of winter is, in alle vier de jaargetijden is er altijd wel wat op het spoor waardoor het niet goed functioneert. Nu komt de initiatiefnemer met het idee om meer internationale treinen toe te voegen op het al overvolle, niet goed functionerende Nederlandse spoornetwerk. Feit is nu dat de dienstregeling en spooraansluitingen worden aangepast om de internationale verbindingen betrouwbaar te houden en om het imago niet te beschadigen. Met andere woorden, nationale treinen moeten wijken als de dienstregeling dat vereist, om internationale treinen op tijd te laten rijden. Omdat internationale treinen strakkere eisen hebben qua tijd, snelheid en route, worden ze in de planning met voorrang behandeld en weegt hun belang zwaarder dan dat van de nationale treinen. Mijn vraag aan de indiener is: verwacht zij niet dat met het uitvoeren van deze initiatiefnota de eerdergenoemde problemen op ons spoor groter zullen worden?

Voorzitter. Wij zijn niet tegen praktische verbeteringen, maar de PVV zegt: laten we investeren in een betrouwbaar binnenlands spoor, in veiligheid en in betaalbare treinkaartjes. Geen miljarden naar prestigeprojecten, waar vooral klimaatactivisten in Brussel blij van worden. Als je kijkt naar de problemen op het spoor en gewoon op het internet de vraag «wat zijn de problemen op ons Europese spoornetwerk?» intikt, krijg je een hele waslijst van landen die worden opgesomd waar die problemen zijn, waar ze gewoon achterlopen met hun spoor. Laat staan dat we nu in één keer een internationale trein denken te laten denderen over hun spoor. Kijk naar ons eigen spoor, zoals het hsl-netwerk. Er kwam net iets over een nieuwe hsl tevoorschijn, maar op onze huidige hsl rijden we af en toe 80 omdat die in een zodanig slechte toestand verkeert dat die gewoon geen hogere snelheden aankan. En dan lopen we te dromen over hsl-treinen en dergelijke. Het is gewoon een dramatisch verhaal. Ik praat vanuit de praktijk. De afgelopen jaren, bij mijn vorige werkgever, heb ik ook het hele land doorgereisd met de trein, maar ook veel ongevallen op het spoor onderzocht. Die hadden ook vaak te maken met de omstandigheden waarin het spoor verkeert.

Ik kan voorlopig zo doorgaan, voorzitter, maar dan kom ik misschien in tweede termijn tijd tekort, dus ik houd het hierbij. Ik weet niet hoeveel tijd ik nog heb?

De **voorzitter**:

U heeft nog vijf minuten, dus u mag nog even doorgaan als u wil. Maar u heeft nu een interruptie van de heer Olger van Dijk.

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

Niet iedereen kan mijn passie voor het internationale treinverkeer natuurlijk meteen delen. Dat begrijp ik. Maar nu haalt de heer Boutkan van de PVV wel heel veel dingen door elkaar. Kijk, het feit dat er problemen zijn bij de HSL-Zuid, kan toch niet betekenen dat hogesnelheidstreinen niet iets kunnen toevoegen. Ik ben blij dat collega Heutink van de PVV zowaar met ons meeking naar Spanje op werkbezoek begin dit jaar. Hij was, zo kan ik u verzekeren, wel degelijk verrast door het enorme succes van de hogesnelheidslijn tussen Barcelona en Madrid. Mijn vraag aan de heer Boutkan is dus: ziet hij niet in dat op zichzelf hogesnelheidstreinverbindingen wel degelijk iets toevoegen, ook aan de behoeften van reizigers?

De heer **Boutkan** (PVV):

Het zou wel iets kunnen toevoegen, maar laten we gewoon eens kijken waar we hier beginnen in dit land. Als je van A naar B wil, hebben we al problemen, laat staan als je helemaal van A naar Z moet, aan de andere kant van Europa. We starten hier al met de nodige vertragingen, laat staan

dat het in het buitenland ook nog eens vertraagd wordt. Ik hoor de heer Van Dijk net vertellen over de problemen die hij had op zijn terugreis met de trein. Die hadden misschien wel te maken met het krakkemikkige spoor, waarmee het een en ander verkeerd gaat. Laten we dus eerst ons eigen spoor op orde brengen, voordat we gaan denken aan de toekomst.

De voorzitter:

Voorzitter. Eh, voorzitter? Ik bedoel: de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik begrijp wel hoe de heer Boutkan dit nu neerzet, maar het is toch wel gek. We werken heel vaak aan dit probleem door dingen tegelijkertijd op te lossen en dat geldt ook voor het spoor. Het kan toch niet zo zijn dat we niet de problemen op het Nederlandse spoor kunnen oplossen en tegelijkertijd niet óók kunnen zorgen voor een betrouwbare internationale verbinding. Zo hoeft ik inderdaad niet dat uur stil te staan voor de grens. Dat gunt de heer Boutkan mij toch ook?

De heer Boutkan (PVV):

Ik gun het sowieso niemand om ergens een uur stil te moeten staan, in wat voor station in Nederland of Europa dan ook. Laat dat vooropstaan. Dat gun ik niemand; dat gun ik mezelf ook niet. Het punt is gewoon dat er dadelijk extra geld voor de hsl wordt uitgetrokken, mogelijk vanuit de defensiegelden, om het Nederlandse spoor op te krikken. Ik zou zeggen: besteed dat ook gelijk aan onze vaarwegen en aan onze wegen, om inderdaad te zorgen dat we het materieel vanuit het westen naar het oosten krijgen. Het punt is gewoon dat we onze zaakjes niet op orde hebben. Maar wij niet alleen, meneer Van Dijk: in de rest van Europa hebben ze hun zaakjes ook niet op orde. We kunnen hier dus wel gaan lopen wensdenken en hopen dat daardoor minder wordt gevlogen, maar de vraag naar vliegen is nog steeds groot, dus die zal ook wel blijven.

De voorzitter:

De heer Van Dijk voor de laatste interruptie.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dan sluit ik toch af met een statement. Dat bezoek aan Spanje was natuurlijk bedoeld om te zien hoe het wel kan en hoe er in een land ontzettend veel mooie verbindingen zijn aangelegd, de meeste na China. Daar kun je wel degelijk binnen drie uur een afstand van 600–700 kilometer afleggen op een heel comfortabele manier, ook door concurrentie, maar wel met een fatsoenlijke ticketprijs. Ik hoop toch dat we met z'n allen zien dat het zo ook kan en dat we in Nederland uiteindelijk ook dat niveau kunnen halen.

De heer Boutkan (PVV):

Ik ga niet twifelen aan de opleiding van de heer Van Dijk, vroeger op de lagere school en in het voortgezet onderwijs, maar als je op de landkaart van Europa Nederland ziet, dan zie je dat we ten opzichte van Spanje of Frankrijk een speldenprik zijn. Dáár kun je als een gek door het land crossen, prima, maar dat is toch niet te vergelijken met Nederland?

De voorzitter:

Mevrouw Kröger voor een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Ik hoor een soort «eigen spoor eerst»-pleidooi van de woordvoerder van de PVV, maar ondertussen hoor ik ook dat hij zegt: Nederland is zo klein, we kunnen het niet alleen en we moeten het met omringende landen samen doen. Is het eigenlijk juist geen pleidooi om er Europees met elkaar

voor te zorgen dat het spoor zowel binnen landen als tussen landen, regionaal maar ook op langere afstanden, verbeterd?

De heer **Boutkan** (PVV):

U heeft het inderdaad goed gehoord: Nederland voorop wat betreft je eigen zaakjes op orde hebben. En helaas hebben we een euro maar één keer uit te geven. Die euro zullen we goed moeten besteden. Wat de PVV betreft zorgen we eerst dat we binnen Nederland de zaakjes goed op orde hebben, want als we die hier niet goed op orde hebben, kunnen we wensdenken wat we willen maar blijft de internationale trein gewoon ergens staan omdat die niet verder kan, vertraagd is of dat er eerst een goederentrein voor moet; noem het maar op. Wat dat betreft moeten we er eerst voor zorgen dat we onszelf op orde hebben. Internationaal gezien zal ons ongetwijfeld een bak geld tegemoetkomen uit Brussel, maar ook daar zit onze eigen Nederlandse bijdrage in verwerkt, dus dan betalen we in feite ook nog dubbel voor dat grappie. Want we zijn een nettobetaler, dus van elke euro die we daarzo inleveren, zien we een deel misschien terug.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger voor een vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik snap het eigenlijk niet. Al die mensen die in de grensregio wonen en werken, hebben het grensverkeer juist nodig. Dat is toch net zo goed van belang? Ik hoor van de PVV eigenlijk een heel verhaal over «zelf je zaakjes op orde hebben». Daarbij wordt genegeerd dat je daarvoor juist met de landen om je heen samen moet werken. Maar goed, dat verbaast me misschien ook niet.

De heer **Boutkan** (PVV):

Zoals de heer Van Dijk net al terecht opmerkte, maak ik mij ook zorgen om het regionale vervoer dat net de grens overgaat. In die regio is al veel contact onderling, maar ze krijgen het gewoon niet voor elkaar. Als wij namelijk wel investeren, maar er aan de andere kant vervolgens niet wordt geïnvesteerd, dan blijft de grensbewoner staan op dat perron. Neem alleen maar het veiligheidssysteem, het ERTMS. Dat staat bij ons nog in de kinderschoenen, maar aan de andere kant staat het alleen nog maar op papier. Tegen dat soort problemen lopen we continu aan. Dan kunnen wij hier wel iets willen... Wij willen vaak vooroplopen, maar dat vooroplopen breekt ons nog eens een keer flink op. Dat hebben we op heel veel terreinen al gezien.

De **voorzitter**:

Dat is het einde van de bijdrage van de heer Boutkan. Dank u wel. Ik wil aan mevrouw Kröger vragen of zij het voorzitterschap van mij zou willen overnemen, zodat ik ook een bijdrage kan leveren aan dit debat.

Voorzitter: Kröger

De **voorzitter**:

Zeker. Dan geef ik bij dezen heel graag het woord aan de heer Dassen.

De heer **Dassen** (Vlt):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de initiatiefnemer voor deze initiatiefnota. Ik heb natuurlijk van dichtbij de vele werkbezoeken, de afspraken en de hoeveelheid tijd die erin is gestoken door de initiatiefnemer zelf en natuurlijk door de medewerkers om haar heen, kunnen zien. Heel veel dank.

Als de PVV zegt dat dit een Europees droomplan is, dan denk ik dat de initiatiefnota goed uit de verf is gekomen en dat het noodzakelijk is dat we daarmee aan de slag gaan. De klimaatcrisis vereist namelijk onmiddellijke en ambitieuze actie. Reizen speelt hierin een cruciale rol. De transportsector is verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de CO₂-uitstoot in Europa. Vliegen neemt daarvan een onevenredig groot aandeel voor haar rekening. Het goede nieuws is dat treinreizen een van de meest duurzame manieren van vervoer is en dat, zoals we vandaag ook weer in het debat hoorden, steeds meer mensen ook graag met de trein naar het buitenland willen, het willen verduurzamen en het de fijnste manier van vervoer vinden. Dan moeten we wel zorgen dat dit ook de fijnste manier van vervoer is, want ondanks de duidelijke voordelen blijft de potentie van het internationale spoornetwerk in Europa onderbenut. Daar moet verandering in komen.

Voorzitter. Vandaag baart ons zorgen dat er nog te weinig visie voorligt. Er is geen visie naar de Kamer gestuurd. Ook in de Miljoenennota ontbreekt die koers, terwijl juist nu duidelijk keuzes nodig zijn om de alternatieven die klimaatwinst opleveren, zoals het spoor, sterker te maken. Daarom heb ik een aantal vragen aan de Staatssecretaris. Wanneer kunnen we de visie op internationaal spoorvervoer verwachten? Hoe verklaart de Staatssecretaris dat er in de Miljoenennota bijna geen keuzes zijn terug te vinden die investeren in verbeteringen van de internationale treinverbindingen, terwijl dit cruciaal is voor het halen van onze klimaatdoelen? Erkent hij dat de nadruk van het huidige beleid te veel op de weg ligt en dat dit betekent dat de duurzaamste oplossing structureel achterblijft? Ik hoorde de Staatssecretaris zelf ook aangeven hoe belangrijk het is om te investeren in onze veiligheid en in defensie. Is het dan ook belangrijk dat we dit daarin meenemen? Hoe kijkt hij bij de investeringen in het spoor naar het duaal gebruik daarvan, dus voor goederenvervoer en ook voor passagiers?

Voorzitter. Onze inzet begint bij het klimaat. Wanneer mensen de trein boven het vliegtuig kiezen, daalt de uitstoot drastisch. Ook voor goederenvervoer geldt dit. Eén goederentrein vervangt ongeveer 50 vrachtwagens. Dat betekent minder files, minder luchtvervuiling en een wezenlijke bijdrage aan de klimaatdoelen. Hier kan de Staatssecretaris veel ambiteuzer in zijn door prioriteit te geven aan investeringen in grensoverstijgende spoorverbindingen, zodat de trein echt een duurzaam en goed alternatief is.

Daarnaast gaat het om betaalbaarheid en toegankelijkheid. Ik vind het niet gek dat de meeste reizigers op dit moment niet kiezen voor de trein, want nog altijd is vliegen veel goedkoper dan de trein. Dat prijsverschil ontstaat door oneerlijke subsidies, een gebrek aan concurrentie en een versnipperd ticketsysteem. Verschillende aanbieders hanteren eigen regels en nieuwkomers krijgen nauwelijks toegang tot de markt. Volt vindt dat iedereen toegang moet hebben tot duurzaam vervoer. Daarom pleiten wij voor een centraal Europees boekingssysteem, waarmee reizigers eenvoudiger routes en prijzen kunnen vergelijken en hun hele reis met één ticket kunnen boeken. Ook moeten douanekosten voor treinen en vliegtuigen gelijk worden getrokken.

Ik ben dus ook ontzettend blij dat mijn collega hard heeft gewerkt aan een nieuw plan waarmee we een groen Europa dichterbij kunnen brengen. Dat betekent namelijk ook dat de heer Olger van Dijk gewoon op tijd zijn trip voor de kerstvakantie kan boeken en dat hij dus aan de autodealer kan laten weten dat winterbanden niet nodig zijn. Dus aan mijn collega heb ik de vraag wat Nederland in Brussel concreet kan doen om dit eerlijke speelveld dichterbij te brengen. Hoe zorgen we ervoor dat het centrale boekingssysteem er dan ook echt gaat komen?

Wij willen de oude nationalistische beperkingen die snelle en comfortabele verbindingen in Europa tegenhouden doorbreken. Dit maakt het makkelijker om over de grens te wonen, te werken, te studeren of familie

te bezoeken en het versterkt de economische samenwerking in Europa. Juist mensen in de grensregio's ervaren die grenzen nog dagelijks. Mensen die in Limburg wonen, in Heerlen, willen met de trein naar hun werk. Juist bij die grensovergangen zit vaak het probleem. Andere voorbeelden zijn Den Haag-Frankfurt, Rotterdam-Berlijn en Amsterdam-Londen. Hier liggen concrete kansen om de bestaande spoorlijnen sneller en betrouwbaarder te maken. Internationale treinen verdienen prioriteit zodat ook grensregio's profiteren van betere bereikbaarheid. Hoe kunnen betere internationale verbindingen bijdragen aan die nationale en regionale mobiliteit, vraag ik aan de indiener. Zit dit elkaar niet altijd in de weg, zoals de PVV zojuist voorstelde?

Er zijn veel voorstellen gedaan in de initiatiefnota. Dank daarvoor. Er zit veel bij waarmee aan de slag kan worden gegaan. Maar ik vraag aan de initiatiefnemer waar de prioriteit zou moeten liggen en waar op korte termijn de grootste winst te behalen is.

Onze ambitie om treinreizen niet alleen de duurzaamste maar ook de meest vanzelfsprekende keuze te maken, kan alleen door samenwerking boven nationale belangen te plaatsen en door eerlijke concurrentie en transparantie op het spoor te waarborgen. Met politieke wil en gezamenlijke inzet kunnen we een internationaal spoornetwerk realiseren dat Europeanen dichterbij elkaar brengt en tegelijkertijd onze planeet beschermt.

Dank, voorzitter.

Voorzitter: Dassen

De voorzitter:

Dan neem ik het woord weer terug, voorzitter.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ja, graag!

De voorzitter:

Ik kijk even naar de initiatiefnemer en de Staatssecretaris om te zien of een schorsing van een halfuur voldoende is. Zo te zien wel. Dan concluderen we dat een halfuur voldoende is. Dan gaan we om 11.30 uur verder. Ik zie u zo dadelijk terug.

De vergadering wordt van 10.59 uur tot 11.33 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heet de kijkers thuis, de collega's in de zaal, de Staatssecretaris en de initiatiefneemster welkom terug. We gaan door met de behandeling van de initiatiefnota Alle Seinen op Groen van het lid Koekkoek. Zojuist hebben we de eerste termijn van de zijde van de Kamer gehad. We gaan nu beginnen aan de beantwoording. Eerst zal de initiatiefnemer het woord krijgen en vervolgens de Staatssecretaris. Er geldt op dit moment nog geen limiet aan het aantal interrupties omdat we nog steeds goed in de tijd zitten. Natuurlijk doe ik wel het verzoek om vragen kort en bondig te stellen. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Koekkoek voor haar beantwoording in eerste termijn.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank, voorzitter. «Europa spoort niet». Dat was de constatering van onze fractie toen we hier een aantal jaar geleden begonnen en naar het Europese spoor keken. Als ik het zo hoor, wordt deze constatering in de Kamer gedeeld. Daarom ben ik heel blij dat we het vandaag kunnen hebben over de nota. Dat is voor mij en het team zeker een feestje, maar ik denk dat het ook echt belangrijk is dat we als Kamer bekijken hoe we voor een sneller, beter en goedkoper Europees spoor kunnen zorgen. Ik

denk vooral dat het belangrijk is dat wij niet alleen naar Europa kijken, maar zelf ook stappen nemen. Ik heb samen met ons team zo veel mogelijk mensen, bedrijven en organisaties in de sector gesproken om een voorstel te maken met, als het goed is, één duidelijke visie. Het Europese spoor kent namelijk vele segmenten die verbetering behoeven. Het is ook het doel geweest om met deze nota zo'n integrale visie neer te leggen.

Voorzitter. Ik hoorde het net ook al in de bijdrages van een aantal van de collega's: ik begrijp heel goed dat nu niet iedereen kiest voor de trein. Ik heb zelf ook in de zomer met drie jonge kinderen, van 8, 7 en 2, vastge staan op een perron ergens in Duitsland. Dat zijn van die verhalen die je later lachend aan de keukentafel nog eens vertelt. Maar op dat moment is het niet relaxed voor je vakantie. Als je verder dan Parijs wil reizen, is het een hele puzzel om überhaupt een route en bijbehorend ticket te vinden. Dat duurt veel te lang en het is vaak ook nog veel duurder dan vliegen. Daarom is het aan ons, aan de politiek, om de trein de makkelijkste en goedkoopste optie te maken.

Internationaal treinverkeer verdient een serieuze aanpak en ambitie. We moeten reizen binnen Europa dus schoner, sneller en toegankelijker maken. Daarom hebben we bij het opstellen van de nota gekeken wat nou de knelpunten zijn, maar ook waar de kansen liggen en hoe we grensoverschrijdend spoorvervoer echt kunnen verbeteren. De voorstellen die we hebben gepresenteerd, richten zich bewust op drie niveaus. Wat kan Nederland zelf doen? Wat moeten we afspreken met de buurlanden? Hoe kunnen we in Brussel invloed uitoefenen? Het Europese spoor is namelijk van iedereen, en dus is het van niemand. Dat is mijn analyse. Daarom hebben we bewust ingezet op de driedeling van wat we zelf kunnen doen, wat we met de burens kunnen en wat we met Europa kunnen doen.

Nou heb ik natuurlijk ook de kabinetsreactie gezien, waarvoor dank aan de Staatssecretaris. Mij valt daarin op dat we op papier best ambities delen, maar dat in de praktijk veel cruciale keuzes worden doorgeschoven. Voor ticketing wordt vooral naar Brussel verwezen en voor een nieuwe verbinding, zoals Eindhoven-Aken of Weert-Antwerpen, ontbreken nog de financiering en de besluitvorming. We hebben natuurlijk allemaal uitgebreid gesproken, ook met de collega's hier, over wat er gebeurt is met het geld voor de Lelylijn. Juist omdat dit soort keuzes vooruitgeschoven wordt, denk ik dat het des te urgenter is dat we vandaag over de nota kunnen spreken. Het is dan ook een uitnodiging aan zowel het kabinet als de collega's – dank dat zij hier vandaag met ons het debat zijn aangegaan – om echt actief te sturen op goed Europees spoor.

Tot slot wil ik in deze kleine introductie ook het team bedanken. Want, goed, mijn naam mag op deze nota staan, maar dat we dit kunnen doen, heb ik te danken aan Ernst, aan Loran, aan Roshi, aan Tommie, aan Annelot, aan Annabel en aan Kevin.

Voorzitter. Dat gezegd hebbende zijn er een aantal vragen aan mij gesteld en een aantal vragen aan de Staatssecretaris. Ik ga dit proberen te doen in blokjes. Het eerste blokje is prioritering. Vervolgens komt het blokje investering en financiering. Daarna zal ik het hebben over de capaciteit.

Voorzitter. Ik begin met een vraag van de heer Dassen. Dat is niet expres, maar hij begon over prioritering. Waar zou de prioriteit moeten liggen, kijkende naar de vele voorstellen in de initiatiefnota? Dat is een vraag die meerdere collega's hadden. Ik zou daarop antwoorden: het belangrijkste is het comfort van de reiziger. We willen namelijk allemaal dat de reiziger ook echt plezier heeft aan de treinreis. We willen ook dat de vrije keuze, zoals mevrouw Veltman aangaf, ook echt vrij voelt. Een belangrijk deel daarvan ligt in dat comfort. Daarnaast zullen we bestaande lijnen beter moeten gaan gebruiken. Als Nederland zullen we ook zeker beter moeten aansluiten op de hsl. Ik denk dat het belangrijkste niet is om nieuwe lijnen te bouwen, maar vooral om die beter te laten aansluiten. Daarbij is het essentieel om de subsidie voor het TEN-T-netwerk, het Europese

corridornetwerk, niet mis te lopen, zodat bijvoorbeeld de Lelylijn en de Wunderline kunnen worden gerealiseerd. Er ligt namelijk best wel wat geld op de plank. Alleen, dan moeten wij als Nederland zelf ook commitment tonen om dat geld los te krijgen.

Dan was er een vraag van collega Van Dijk, van NSC. Welke prioriteiten moeten er worden gegeven bij het handzame ticketsysteem en aan welke concrete stappen denken wij dan? Het belangrijkste is dat het ticketstelsel de reiziger in staat stelt om één ticket te kopen voor elke internationale treinreis en voor een uniforme prijs op Europees niveau. Je ziet nu vooral dat er terughoudendheid is bij nationale spoorbedrijven in heel Europa om de dienstregelingen en de tarieven openbaar te maken. Daar zit de belangrijkste concrete stap: open data. Op het moment dat je die data met elkaar kunt delen, kan een aanbieder van zo'n ticketsysteem namelijk duidelijk en transparant maken wanneer welke treinen rijden en voor hoeveel geld ze rijden. Ik denk daarbij aan een soort railscanner. We kennen de Skyscanner van het vliegen. Volgens mij vroeg de heer Olger van Dijk wat we kunnen leren van het vliegen. Ik denk dat dit een heel goed voorbeeld is, waarbij je ook kunt zien dat het mogelijk is. Vroeger was het vliegen ook meer nationalistisch, meer vertakt, ingestoken. Skyscanner vinden wij nu allemaal heel normaal, dus een railscanner zou wat mij betreft een goed doel zijn om op in te zetten.

Dan was er nog een vraag van de heer Dassen over het ticketsysteem: wat kan Nederland in Brussel concreet doen om een eerlijk speelveld dichterbij te laten komen? Dan moeten we wel naar Brussel kijken. Ik denk dat het heel belangrijk is dat Nederland het voortouw neemt en pleit voor verplichte openbaarmaking van de ticketdata, want zonder die data komen we nergens. Daarbij is het heel belangrijk dat we een gestandaardiseerd datamodel gebruiken. Nu zijn daar technisch soms de mogelijkheden niet voor, maar als we met elkaar afspreken dat we één gestandaardiseerd datamodel gebruiken, wordt het makkelijker om die data te delen.

Ook moet het mogelijk zijn om tickets van verschillende vervoerders te combineren tot één reis, met dezelfde passagiersrechten – dat is niet onbelangrijk – en met multimodale mobiliteit, dus bijvoorbeeld air-railcombinaties. Dan kom je echt verder. Volgens mij was het mevrouw Kröger die aangaf dat er ook mensen zijn die van buiten Europa komen met het vliegtuig en dan binnen Europa gaan overstappen. Ik denk inderdaad ook dat dat makkelijker kan. Als je landt in Parijs, kun je bijvoorbeeld een snelle SNCF-trein pakken naar Amsterdam. Dat kan alleen als je dit soort combinaties mogelijk maakt.

Ik denk ook dat het belangrijk is dat Nederland in Brussel gaat pleiten voor een verlenging van de termijn voor de capaciteitsverdeling. Die is nu één jaar, maar die zou verlengd moeten worden naar vijf tot tien jaar.

Het zou ook heel goed zijn – daar is het iets minder over gegaan in het debat met de collega's – om één uniforme taal te kiezen voor het internationale treinverkeer. Voor het vliegen hebben we Engels als voertaal gekozen. Het gebrek aan zo'n geüniformeerde taal zorgt er natuurlijk ook voor dat de reiziger veel moeilijker zijn of haar weg weet te vinden in al die tickets. Ik denk dat het een goede toevoeging kan zijn om het reizen, het kopen van tickets en het kunnen lezen van wat wordt aangeboden, toegankelijker te maken.

Voorzitter, dat waren, denk ik, de vragen over prioritering. Dan ga ik door naar investeren en de financiering.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat: er is een vraag van de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik dacht: ik wacht even af totdat de initiatiefnemer naar de vragen van het volgende blokje gaat. Mijn vraag ging over uniforme taal. Kijk naar de scheepvaart. Daar hanteren we ook twee talen. Waarom zouden we hier

nu specifiek Engels moeten gaan hanteren? Ik vind Nederlands trouwens een pracht van een taal, dus misschien zou dat de voorkeur hebben, maar ik denk niet dat de buurlanden dat prettig vinden. Zou er een mogelijkheid zijn om te kijken of er niet meerdere talen mogelijk zijn dan alleen Engels? We kennen allemaal de Franse gevoeligheid ten opzichte van het Engels.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank voor de vraag. Over die gevoeligheid even een kleine anekdote. Dit is een discussie die echt al jaren speelt in Europa en die inderdaad vooral tegengehouden wordt door de Duitsers en de Fransen omdat er een gevoel van trots bestaat. Dat is natuurlijk niet onterecht. Ik vind het Nederlands ook een heel mooie taal. Ik denk dat je trots moet zijn op je eigen taal. Tegelijkertijd is het op het moment dat je internationaal vervoer hebt, of het nou per boot, vrachtwagen of trein is, natuurlijk van belang dat je elkaar kan verstaan over de grenzen heen. De heer Boutkan stelt nu voor twee talen te hanteren, zoals in de scheepvaart. Dat kan ik me ook goed voorstellen. Ik vraag me zelf dan af of dat het niet onnodig complex maakt. Maar als dat helpt bij de gevoeligheid, die er zeker is als het gaat over welke taal we kiezen en wat voor ons het meest comfortabel is, dan zou ik daar zeker achter staan.

Ik noem het dus met name omdat je nu ziet dat er op het Europese spoor 27 talen zijn. Wij herkennen natuurlijk allemaal wel het beeld: zelfs al ga je over de grens als reiziger, alles is ineens in het Duits, dus je reisinformatie, informatie over of je trein wel of geen vertraging heeft en of je trein überhaupt gaat. Dat is niet handig voor de reiziger, maar zeker voor de machinist is dat onmogelijk. Er is nu vaak een stop aan de grens nodig omdat er van machinist gewisseld moet worden. Daar kan echt wel een efficiëntieslag in geslagen worden. Dan hoop ik inderdaad dat alle Europese landen met de hand over hun hart strijken. Ik noem het Engels omdat dat simpel gezegd de simpelste taal is die we hebben in Europa. Dat compromis hebben we wel echt nodig.

De **voorzitter**:

Dat roept geen vervolgvraag op. U continueert.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank, voorzitter. Dan ga ik door naar investeringen en financiering. Er was een vraag van mevrouw Kröger over concrete suggesties voor nieuwe corridors en verbindingen van stations op hsl-lijnen. De plannen daarvoor hebben we eigenlijk nooit ontvangen. We zeggen het wel, maar we doen het niet; ik vat het even samen in mijn eigen woorden. Ik ben het eens met die constatering. Ik denk dat het heel belangrijk is dat je strategisch gecoördineerd gaat inzetten op internationale treinhubs, zoals mevrouw Kröger ook stelt. Amsterdam-Zuid is voor Nederland essentieel daarin. Het versterkt de regio's, omdat je dan ook de koppeling hebt aan het Europese hsl-netwerk.

Er werd volgens mij door de heer Boutkan op een gegeven moment gesteld: we zijn anders dan bijvoorbeeld Spanje. Natuurlijk, dat erken ik. Dus wij hoeven als Nederland niet precies, à la Spanje, zelf heel lange hsl-lijnen neer te leggen. Maar het is wel essentieel dat we aansluiten, zoals mevrouw Kröger ook constateert, op wat Europa al heeft liggen. Daarmee maken we het voor onszelf veel makkelijker, en voor de reiziger uiteindelijk ook, of het nou een zakelijke reiziger of vakantiereiziger is. Dus het is inderdaad heel belangrijk dat we beter aansluiten op bestaande hsl-verbindingen naar Parijs of Londen en met hoge frequentie gaan reizen. Toen we begonnen met deze nota, gingen er bijvoorbeeld tussen Amsterdam en Londen te weinig treinen. Inmiddels is die frequentie opgehoogd. Ik zie daar wel positieve stappen. Ook andere corridors bieden wat mij betreft kansen. We hebben in de nota een overzichtje daarvan gemaakt, op pagina 42, zeg ik voor de liefhebber. Eindhoven-

Heerlen-Aken is wat mij betreft zo'n kans, net als Weert-Hamont-Antwerpen en Zwolle-Twente-Münster. Daar liggen allerlei kansen om de verbinding met Europa met relatief gemak veel groter te maken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik ben het daar helemaal mee eens: we moeten inderdaad kijken hoe we de verschillende corridors kunnen uitbouwen. Mijn vraag gaat over per trein naar Scandinavië reizen. Er is natuurlijk een heel grote kans om een enorme versnelling daarvan aan te bieden als de tunnel open is. Hoort dat wat Volt betreft ook thuis in het rijtje?

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Absoluut. Tijdens de behandeling van de Voorjaarsnota moesten we met het kabinet een robbertje vechten – ik zeg het in mijn eigen woorden – over de Lelylijn. Daar refereerde ik net al aan. Dat vond ik wel een gemiste kans, want juist die lijn biedt een ontsluiting naar Scandinavië. Ik denk dat als Nederland die stap zet, andere hobbels op die lijn ook opgelost worden, want dan is er een stimulans. Je kunt nu bijvoorbeeld niet met de trein van Denemarken naar Zweden. Wat ik ook mooi vind aan de Lelylijn, is dat die de steden en de regio's in Nederland zowel veel beter met elkaar verbindt – de steden Amsterdam en Groningen en daarmee de regio daaromheen – als met de rest van Europa. Dat is daar een heel goed voorbeeld van. Wat mij betreft is dat dus echt een win-win-winsituatie. Die hoort er dus zeker bij.

De **voorzitter**:

Dat roept geen vervolgvraag op. Gaat u door.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dan spiek ik even op mijn laptop.

Mevrouw Veltman vroeg hoe de indiener aankijkt tegen het doen van investeringen in Nederland, terwijl in Europa nog afspraken moeten worden gemaakt. Ik erken dat dilemma. Dat is het eerlijke antwoord. Ik zei al: het spoor van Europa is van iedereen en daarmee van niemand. Daardoor blijven mensen te vaak over de grens naar elkaar kijken en voelt het bijna als zonde om hierin te investeren. En Nederland doet dat echt niet als enige. Dat is waarom wij in de nota echt pleiten voor een gecoördineerde Europese aanpak. Wij willen natuurlijk echt een Europees instituut. Ik kan me voorstellen dat onder anderen de Kamer zegt dat zij een instituut een stap te ver vindt gaan, maar het lijkt mij in ieder geval essentieel dat je binnen Europa bindende afspraken kan maken over de Europese grote corridors en het onderhoud. In Nederland legt ProRail echt al twee jaar van tevoren in de planning vast waar en wanneer onderhoud zal plaatsvinden, maar bij de Deutsche Bahn is die termijn veel korter. Volgens mij kun je daar zes maanden van tevoren nog horen wanneer men waar gaat bouwen. Dat soort afspraken moet dus echt gemaakt worden. Soms ligt het probleem dus wat meer bij de burens dan bij Nederland, maar het is juist in het eigen individuele Nederlandse belang dat we verbonden zijn met Europa en dus inzetten op dit soort coördinatie.

Ik denk dat het van belang is om hierbij te noemen dat je daarmee voorkomt dat Europa in een soort lock-insituatie terechtkomt. We hebben het in de Kamer vaak over ERTMS gehad. Het is belangrijk om dat op zo'n manier uit te rollen dat je dadelijk niet bij de grens alsnog stil komt te staan, omdat het ene systeem niet aansluit op het andere systeem. Dat is iets wat we in het verleden wel heel veel hebben gezien. In een grensregio begint net over de grens met Nederland bijvoorbeeld een dieseltrein, waardoor je een lijn niet kan doortrekken. Afspraken over dat soort zaken moeten echt gemaakt worden, door beide kanten, zeg ik daarbij. Want ook Nederland heeft nog weleens de neiging om te stoppen bij de grens. Ik

denk dus dat wij hetzelfde probleem constateren. Ik ben alleen wel positief of optimistisch: mij lijkt dat we het met elkaar kunnen oplossen.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ja. Ik heb misschien toch een vraag op dit punt, ook in reactie op het pleidooi van de PVV voor een soort «eigen reiziger eerst»-verhaal. Is die Europese coördinatie niet juist óók voor de Nederlandse reiziger zo ongelofelijk belangrijk? Want bepaalde dingen kunnen we juist beter met elkaar in Europees verband oplossen. Misschien kan mevrouw Koekkoek daar nog iets over zeggen.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Zeker. Ik spreek nu als de initiatiefnemer, maar ik ben niet voor niks onderdeel van een partij, Volt, die vindt dat we veel dingen beter samen in Europa kunnen oplossen. Juist het spoor is daar een cruciaal voorbeeld van. Wat je nu verkeerd ziet gaan, is dat vaak nationale belangen een rol spelen. Ik gaf het net al aan. Er wordt treinrails aangelegd die zal stoppen bij de grens, maar net over de grens wordt een andere netspanning gebruikt of gaat een dieseltrein rijden. Als je dan in de grensregio woont, krijgt je het gevoel dat je nog leeft in de tijd van voor de val van de Berlijnse Muur, zeg maar, en dat we nog echt een Europa van grenzen hebben.

Dat gaan nationale lidstaten niet zelf oplossen. Precies daarvoor is die Europese coördinatie essentieel. Wij stellen een instituut voor, omdat het overzicht en de doorzettingsmacht in Nederland voordelen kent. Maar als we in de meerderheid nog niet klaar zijn voor zo'n instituut, dan kan ik me ook goed voorstellen dat we bindende afspraken maken met doorzettingsmacht. Zo word je in ieder geval niet geconfronteerd met een dienstregeling waarin halverwege het jaar ineens werkzaamheden zijn.

Juist voor Nederland is het heel belangrijk, omdat wij een klein land zijn. Dat hoorde ik namelijk ook terugkomen. Duitsland, Frankrijk of Spanje zijn grote landen die het heel goed afkunnen met hun eigen hsl-netwerk. Puur vanuit een marktperspectief bezien zou je bijna kunnen stellen dat het voor de rest van Europa niet interessant is om naar Nederland te komen. Ik stel het even boud. Het is dus heel belangrijk dat wij ons als Nederland juist actief bemoeien met die internationale lijnen die ook echt langs ons moeten. Dat is belangrijk voor Schiphol, belangrijk voor de Nederlandse economie en belangrijk voor de Nederlandse reiziger.

De voorzitter:

U gaat door.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank. Er was nog een vraag van de heer Olger van Dijk van NSC over kosten en dekking. In de nota spreken we inderdaad over een totaalbedrag van 15 miljard tot 2050. De vraag was: welk bedrag hebben we dan in de volgende kabinetsperiode nodig? Er was ook nog een specifieke vraag over de vliegtaks. We zijn zeker voor die eerlijke prijs voor vliegtickets. Dat willen we bereiken door kerosine te belasten, maar ook door douanekosten voor internationale vluchten en internationale treinen gelijk te trekken. Ik heb er zelf niet per se een voorkeur voor of wij de marechaussee door Schiphol zelf laten betalen of dat wij haar ook gaan betalen voor Eurostar, maar het moet wel gelijkgetrokken worden. Dat is het nu niet.

Ik denk dat een belangrijk stuk van de kosten, dat we wat minder besproken hebben, de tolheffingen zijn. Die zijn op dit moment niet geharmoniseerd in Europa en ze willen ook nog weleens fluctueren door

het jaar heen. Dat zie je dan natuurlijk terug in de prijs van een treinticket. Ook voor het goederenvervoer is dat belangrijk, omdat de kosten van vervoer daardoor kunnen fluctueren en ook verschillen per land. Wij hebben als Volt een aantal van deze voorstellen kunnen laten doorberekenen in de vorige CPB-doorberekening in 2023. Dit jaar wachten we nog af, dus ik zeg wat ik zeg met een kleine slag om de arm, zeg ik heel eerlijk tegen collega Van Dijk. Maar één ding dat we bijvoorbeeld zeker moeten doen, is fors investeren – tot en met 2040 in totaal 18,3 miljard extra – in spoorwegen zoals de Lelylijn en de Wunderline. Dat zijn wel dingen waarvan ik vind dat daar prioriteit op moet liggen, niet in de laatste plaats omdat juist voor dat stuk spoor ook Europese subsidie beschikbaar is. Als Nederland daarin zelf commitment toont, dan stapt Europa er ook bij in. Specifiek over de vliegbelasting: ik heb met enige verbazing gekeken naar de keuze om juist de langeafstandsvluchten te belasten. Mijns inziens zou je de korteafstandsvluchten binnen Europa hoger moeten belasten, omdat je daarmee een oneerlijke prijsprikkel gelijk kan trekken. Er werd al gesteld dat er op kerosine geen belasting wordt betaald. Met zo'n vliegtaks voor korte afstanden kan je én de investering betalen die wij voorstellen én ook het speelveld gelijkjer trekken. Als ik in het volgende kabinet zit, zal ik daarvoor pleiten, zeg ik tegen collega Van Dijk.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Heel kort, hoor. Ik heb heel veel interessante antwoorden gehoord van collega Koekkoek. Ik denk dat het verder ook een thema is voor de debatten die er nog zullen komen, voor de verkiezingen en uiteindelijk ook voor de formatie. De collega zei aan het begin van haar beantwoording iets waarvan ik mij afvraag of we daar nu een afdoende oplossing voor hebben, namelijk het gelijktrekken van het vliegen en de treinen, bijvoorbeeld waar het de kosten van de KMar betreft. Wat zouden we daaraan nog kunnen doen? Uiteindelijk is dat natuurlijk ook een vraag die we aan het kabinet zouden moeten stellen.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Dank voor de vraag. Mijn indruk is dat daarvoor echt een politieke keuze nodig is. Wij hebben een politieke keuze gemaakt om de KMar te bekostigen vanaf Schiphol et cetera. Daarom zeg ik ook dat ik daar zelf geen voorkeur in heb, maar het gelijktrek. Ik weet dat het een tijd ook ging over de beschikbaarheid van de KMar, want ook die hebben te maken met het arbeidstekort dat wij allemaal zien. Maar het is echt een politieke keuze om niet alleen de mensen beschikbaar te stellen maar ook de kosten te drukken. Volgens mij zouden wij daar als Kamer, eventueel in samenwerking met het kabinet, een punt van kunnen maken. Het is er ook wel vaker in debatten over gegaan, dus het lijkt mij een heel snel te behalen winst om dit te gaan doen. Ik zie er zelf ook heel veel logica in. Als je iets beschikbaar stelt voor het vliegen, doe dat dan ook voor de treinen.

De voorzitter:

Dat roept nog een vraag op bij mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ja, maar niet daarover, maar over iets waar het net over ging. Mevrouw Koekkoek zei net dat je wilt dat juist het grensoverschrijdende treinverkeer werkt. Dat willen we allemaal, want dan spreek je over internationale verbindingen. Wij hebben ons als VVD in het verleden hard gemaakt voor bijvoorbeeld de verbinding Eindhoven-Aken. Nu rijdt er volgens mij een directe verbinding tussen Aken en Roermond, maar daar stopt die. Je wilt

dat een prettiger doorlopende lijn laten zijn. Ik vind het echt ongelofelijk dat dat volgens mij is gestrand op bureaucratie en doordat het niet is gelukt een afspraak te maken. Dit soort dingen bedoel ik nou als ik zeg: je wilt dat je uiteindelijk efficiënt gebruik kunt maken van je spoor. Je kunt van alles wel willen, maar met dit soort dingen loopt dat natuurlijk spaak. Ik vraag mij af of mevrouw Koekkoek weet waar dit exact aan heeft gelegen. Misschien moeten we anders die vraag samen stellen aan de Staatssecretaris, want ik zie al een vraagteken op het voorhoofd van mevrouw Koekkoek. Waar ligt dat nou aan? Ik kan mij voorstellen dat het bijvoorbeeld te maken heeft met het niet kunnen combineren met het rijden in de hoofdrailnetconcessie. Dat is natuurlijk wel eeuwig zonde. Je wilt meer openheid en je wilt meer gezamenlijk gebruik kunnen maken van de capaciteit van het spoor. Misschien kan mevrouw Koekkoek daar even op reflecteren.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik ga zo goed mogelijk mijn best doen. Ik heb inderdaad zelf begrepen dat het deels ligt aan datgene wat mevrouw Veltman aangeeft. Tegelijkertijd ligt het volgens mij ook wel aan het gebrek aan het kunnen maken van bindende afspraken met elkaar. Je moet natuurlijk langetermijninvesteringen kunnen garanderen. Dat is best ingewikkeld, zeker als je het overlaat aan de lagere overheden van beide buurlanden, of zelfs van de drie buurlanden, als je de Benelux erbij betreft. Dat is vaak het geval in grensregio. Dat is waarom wij in de nota een Europees breekijzer voorstellen, omdat dit soort zaken heel bureaucratisch kunnen worden en de lange termijn niet gegarandeerd kan worden. Ik denk dat een deel dus ligt in de nationale afspraken die je maakt over de capaciteit van het spoor en hoe je die indeelt. Een deel ligt ook aan het feit dat er nu niet een soort overkoepelend orgaan of overleg is, waarbij je bindende afspraken kunt maken. Daarom stel ik dat Europese breekijzer voor.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben het met u eens, maar ik denk dat het vooral aan dat eerste ligt: zorgen dat je überhaupt de verbinding kunt leggen en door kunt rijden van Aken via Roermond naar Eindhoven. Als je weet dat dat kan, kun je er vervolgens langjarige afspraken over maken. Althans, daar moet nog wat voor veranderen in het Besluit capaciteitsverdeling. Ik denk dat u daar ook nog op terugkomt in uw reactie. Maar je moet daar dan natuurlijk met de vervoerder op het hoofdrailnet wel goede afspraken over kunnen maken. Die vervoerder moet daar ook toe bereid zijn en daar transparant over communiceren, zodat die afspraken gemaakt kunnen worden.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Daarover zijn we het eens, zeg ik via u, voorzitter. Ik bemerk daar zelf het volgende in. We hebben deze nota ongeveer anderhalf jaar terug kunnen indienen. Ik denk dat, mede door druk vanuit de Europese Commissie, dat gesprek over wie wanneer toegang heeft tot het spoor wel aan het schuiven is in Nederland. Ik denk dat dat een positieve ontwikkeling is. Ik denk ook dat je daarin ziet dat het nationale belang of het besef dat het heel belangrijk is dat je er altijd bent voor de passagiers, soms nog weleens in de weg kan staan van het feit dat die passagiers dagdagelijks de grens over moeten. Dat is niet een automatisme in die gesprekken. Ik denk dat wij nog te vaak denken: we hebben forenzen die binnen Nederland reizen en we hebben zakenmensen of vakantiegangers die de grens over gaan. Maar er is een hele grote groep die dagelijks als forens de grens over moeten en voor wie Aken dichterbij is dan Amsterdam, of ze nou student zijn of werknemer. Ik denk dat er voor die groep te weinig een automatisme bestaat in de gesprekken over de verdeling van het spoor. Zoals ik zei, zie ik daarin een verschuiving. Maar die verschuiving

zou wat mij betreft nog wel wat sneller mogen gaan. We zouden daar in Nederland soms ook wat creatiever in mogen denken.

De voorzitter:

Dank. Dan kunt u doorgaan.

Mevrouw **Koekkoek** (Vlt):

In het kopje investeren en financieren was er nog een vraag van de heer Olger van Dijk, die vroeg hoe wij kijken naar de groei van internationale treinen en nieuw hsl-spoor, omdat de hsl meer CO₂ uitstoot per gereisde kilometer. Dat klopt. Dat hebben we inderdaad zo berekend. De belangrijke nuance daarbij is natuurlijk dat op het moment dat mensen in de trein stappen in plaats van in het vliegtuig, je een enorme CO₂-reductie hebt. Dat geldt ook voor het goederenvervoer. Een goederentrein vervangt ongeveer 50 vrachtwagens. Ik zou daarbij willen zeggen dat dat als bijkomend voordeel heeft dat je ook minder files, een hogere verkeersveiligheid en minder luchtvervuiling hebt en dat je ook bijdraagt aan de klimaatdoelen.

Wij hebben wel gekeken naar waar de meeste winst zit. Een hogesnelheidstrein stoot ongeveer 4 gram CO₂ per kilometer uit. Dat staat dan tegenover 246 gram bij een binnenlandse vlucht en 170 gram bij een auto. Die berekening staat ook in de nota. Je ziet wel dat zeker zakelijke reizigers heel veel aan de hsl-lijn hebben. Ondanks dat je kan stellen dat een hsl-lijn vanwege de grote snelheid meer CO₂ uitstoot dan een gewone snelle trein, zit daar wel heel veel winst bij mensen van de weg af halen, juist op routes die ze frequent gebruiken. Denk aan Amsterdam-Frankfurt of Amsterdam-Brussel. Zo hebben wij de weging gemaakt dat je ook als Nederland veel hebt aan de hsl-lijn. Los van het gemak voor de reiziger, is er ook het maatschappelijke belang van het naar beneden brengen van de CO₂-uitstoot.

Voorzitter. Dan heb ik nog één vraag over investeren en financieren. Die komt van de heer Boutkan. Het was een soort retorische vraag, denk ik, maar ik ga 'm toch beantwoorden. Waar zijn de principes van haalbaar, betaalbaar en realistisch gebleven in de nota? Het is inderdaad een Europese droom. Het mooie aan Nederland vind ik dat we onderdeel zijn van Europa. Wij hebben er dus heel veel aan om mee te werken aan een Europese droom. Ik noemde het net al: er is veel klimaatwinst, er gaan veel meer goederen over het spoor, de veiligheid van de weg wordt vergroot en er zijn minder kortereafstandsvluchten, wat goed is voor de luchtvervuiling. Op het moment dat je samen stelt dat er heel veel voordelen aan zitten, is het ook belangrijk dat je als Nederland laat zien dat we dan ook samen die keuze gaan maken. Dan gaan wij datgene waar wij goed in zijn als Nederland inzetten, bijvoorbeeld samenwerken met andere landen, juist omdat wij een wat kleiner land zijn. Dat levert voor ons dus ook heel veel winst op. Economisch levert het winst op, maar het maakt ons ook beter bereikbaar en dus ook meer mobiel. Alles wat je van de weg af haalt, is voor de resterende weggebruiker winst.

Ik hoorde veel terugkomen dat er een soort tegenstelling zit tussen het nationale spoor en het internationale of het Europese spoor verbeteren. We hebben juist geprobeerd om in de nota te laten zien dat er heel veel overlap zit tussen het nationale belang, met al die lijnen die je kan doortrekken en waar je frequenter op kan rijden, en tussen het Europese belang. We doen het dus zeker niet alleen maar voor een droombeeld. We doen het juist voor de Nederlandse reiziger die zich ook verbonden voelt met Europa en die letterlijk ook echt verbonden wil zijn.

De heer Boutkan (PVV):

Het verbaast me natuurlijk niet dat mevrouw Koekkoek zegt: ik heb een Europese droom. Het is prima om dat te zeggen, zoals wij ook zullen zeggen dat wij die droom dan weer in Nederland hebben. Dat mag door

eenieder gezegd worden, dus er is wederzijds respect wat dat betreft. Maar dan kom ik toch weer terug op wat ik in mijn eerste termijn al noemde, namelijk dat wensdenken. Ik hoor de initiatiefnemer heel veel verwachtingen uitspreken over wat mogelijk zou kunnen zijn en wat mogelijk mee zou kunnen werken aan de oplossing van deze initiatiefnota. Die voorstellen gaan over de bereikbaarheid, de investeringen, minder gaan vliegen en daarmee het helpen van het klimaat. Ik kom in mijn tweede termijn nog even terug op het klimaat met betrekking tot die vluchten. De initiatiefnemer heeft natuurlijk een termijn uitgestippeld. Wat kunnen we nou op zeer korte termijn doen om te zorgen dat we in ieder geval ons eigen spoor in Nederland op orde hebben, zodat het op termijn in ieder geval wat beter is dan nu?

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Zeker. Eens. Je kunt gewoon een ander wereldbeeld hebben. Daar respecteer ik collega Boutkan ook helemaal in. En het is inderdaad heel duidelijk dat wij anders naar Europa kijken. Dat gezegd hebbende stellen wij een integrale visie voor in de nota. Daarbij vinden wij een tijdspad tot 2050 realistisch, haalbaar en betaalbaar. Dat laatste zeg ik even met een knipoog. Heel belangrijk is dat hier heel veel kortetermijnvoordelen voor Nederland in zitten. Ik noemde al de lijnen waarvan wij zeggen: trek die door! Ik doel bijvoorbeeld op Eindhoven-Aken. Dan heb je meteen eigenlijk, afgezien van hoelang het duurt om een lijn aan te leggen, winst voor de Nederlandse treinreiziger, want die gaat dan de grens over. Zelfs als die reiziger niet de grens overgaat, dan is er wel een extra trein die gewoon vaker gaat en goed werkt – zeg ik maar even – en dus niet stilstaat. Voor de mensen in de grensregio's heeft dit dus een direct effect. We hebben het eerder gehad over de Lelylijn. Ook die heeft meteen een heel groot effect op de stad Groningen, maar ook op de gebieden om Groningen heen. Werken aan Europees spoor is dus eigenlijk ook werken aan nationaal spoor. Dat is volgens mij het belangrijkste dat we in die nota hebben proberen te laten zien.

Dat zit hem bijvoorbeeld ook in ticketing. Als jij als reiziger niet over de grens gaat, maar wel gebruik kan maken van zo'n snelle trein, waarvan de tickets beschikbaar, toegankelijk, dus gewoon in je eigen taal, en transparant qua prijs zijn, dan heb je daar voordeel van. Voor velen is het misschien wel bekend: als je naar Breda reist, kun je met toeslag een ticket voor de snelle trein kopen; althans, als die gaat. Dat heeft dus een voordeel, ook als je niet over de grens wil. Dat soort voordelen zie ik vrij direct ontstaan op het moment dat we juist op dit soort punten in gaan zetten. Dan dragen we zowel ons steentje bij aan de Europese droom alsook aan het reizigersgemak en aan de bescherming van de Nederlandse reiziger.

De heer **Boutkan** (PVV):

Heel kort. Hoe denken onze burens daar dan over? Wij kunnen wel zeggen dat het van belang is voor de inwoners van onze grensregio – dat zal ik niet ontkennen – die niet alleen over de grens werken, maar misschien zelfs ook hun boodschappen met de trein gaan doen; misschien, ik zou het niet weten. Hoe kijken ze aan de andere kant van de grens aan tegen wat wij graag zouden willen, namelijk dat zij moeten gaan investeren, zodat de inwoners van de grensstreken vice versa naar elkaar toe kunnen gaan voor werk, familiebezoek of wat dan ook?

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Wat ik een heel goed voorbeeld vind, is het volgende. Met de fractiemedewerkers die aan de nota hebben meegewerkt, zijn we naar de grensovergang Twente-Münster geweest. Daar hebben we gesproken over what's in it for Duitsland; waar daar de voordelen zitten. Zij gaven aan dat als je de twee universiteitssteden die daar zijn en die belangrijk zijn, ook

voor de toekomstige economie, met elkaar kunt verbinden, er zowel voor de steden als voor de regio daaromheen een heleboel mogelijkheden komen voor wat betreft het opzetten van bedrijvigheid en het uitwisselen van kennis. Dat ziet Münster ook zo. Ik zei al dat het soms aan de Nederlandse kant ligt dat dingen niet vooruitkomen en soms aan de Duitse of Belgische kant, als je het puur over de grensregio's hebt. Maar met name de mensen die bezig zijn voor het maatschappelijk belang zien dat en zeggen vaak dat het Rijk, of soms zelfs Europa, kan helpen om bepaalde bureaucratische zaken te doorbreken of om net even een zetje te geven. Bijvoorbeeld als er de zekerheid is dat het Rijk zich garantstelt voor het aanleggen van het Lelylijn, komt het Europese geld ook vrij. Bij de Noord/Zuidlijn is er ook zo'n gesprek geweest over wie er wanneer waar geld inbrengt. Op die manier kan het Rijk het duwtje geven waar de regio al lang de voordelen van ziet. Ik ben dus zelf in de gesprekken niet echt tegengekomen dat lokale mensen zeiden: dit willen we niet. Ze zeiden vooral: dit is ingewikkeld om als lagere overheid alleen te realiseren.

De voorzitter:

Tot slot, meneer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Inderdaad tot slot op deze vraag. Heel concreet nu. Ik begrijp de bijvangst van de universiteiten, die het allemaal heel belangrijk vinden. Maar de vraag van mijn kant is gewoon of er dan ook daadwerkelijk wordt geïnvesteerd door onze bureaus in dat betere spoor daar. Er zijn allerlei winsten te behalen, maar er moet wel daadwerkelijk een euro, heel veel euro's zelfs, worden ingestopt. Dus concreet de vraag: heeft u signalen ... Heeft mevrouw Koekkoek – zo moet ik het via de voorzitter zeggen – signalen ontvangen dat onze buurlanden daadwerkelijk bereid zijn om de portemonnee te trekken?

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Het korte antwoord is ja. Net als Nederland maakt ieder land de afweging: als ik hierin investeer, wanneer komt mijn rendement dan en hoe zeker ben ik van dat rendement? Je ziet daarbij vooral een soort Mexican stand-off: mensen die naar elkaar kijken en zeggen «jij eerst», «nee, jij eerst.» Ik pleit voor veel meer regie, Europese regie in dit geval, omdat die zo'n patstelling kan doorbreken. Ik wil het niet te rooskleurig afschilderen, want dit zijn gesprekken van jaren, gesprekken die vaak twee stappen vooruit zijn en één stap achteruit. Ik wil dus niet doen alsof bijvoorbeeld iedereen aan de Duitse kant zegt «ja, wij gaan investeren» en Nederland de tegenhanger is. Soms ligt het meer aan de bureaus en soms ligt het meer aan Nederland. Maar er zit een cirkeltje in waarbij je steeds meer wacht en wacht en wacht op elkaar, en dat cirkeltje moet je doorbreken. Dat is wat wij in Nederland kunnen doen. Dan neem je een zeker risico, want je gaat samenwerken als je die Europese coördinerende organisatie niet zou willen. Ik stel in de nota dat juist om dit soort risico's kleiner te maken, die Europese coördinatie met doorzettingsmacht van belang is. Dat is het eerlijke antwoord dat ik op deze vraag kan geven.

De voorzitter:

Dank. Dan kunt u doorgaan.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Dan hebben we het kopje overig, waar ook het onderwerp benutten van de capaciteit in zit. Mevrouw Kröger stelde een vraag over verbeteringsvraagstukken binnen het treinverkeer. Hoe kunnen we bestaande treinen gerekend naar de capaciteit beter inzetten? In juli 2023 heeft de Europese Commissie een voorstel gepubliceerd om bestaande trajecten beter te gebruiken. Dit heeft verschillende doelen: de groei en het verbeteren van

de concurrentiepositie van het spoorvervoer, zowel nationaal als internationaal, maar ook het bevorderen van een toename van het aantal geharmoniseerde processen door capaciteitsdeling en verkeersleiding. We hadden het daar zojuist al even over. Het heeft vooral ook tot doel dat spoorinfrastructuurbeheerders beter gaan afstemmen met elkaar. Het is heel goed dat dit plan er ligt. Ik denk dat Nederland op korte termijn winst kan maken als wij ons actief committeren aan dat plan. Ik zou zelfs nog een stap verder willen en durven gaan door een soort Europese ProRail op te zetten waarbij je dit soort coördinatie echt kunt doorzetten. Maar ik vind dit al een heel goede en realistische stap. Als we het hebben over bestaande capaciteit beter benutten, is het goed om ook de Noord/Zuidlijn te benoemen. Als je die doortrekt, kunnen forenzen veel meer gebruikmaken van de Noord/Zuidlijn van Purmerend tot Schiphol. Dan houd je die locatie vrijer als internationale hub. Dat is ook een hele goede air-trainhub, vliegtuig-treinhub, omdat Schiphol zo in de buurt ligt. Dan een vraag van de heer Boutkan, even in mijn eigen woorden. Nederland is ook op het spoor vol. Dat is niet helemaal waar, in de zin dat je veel vaker treinen kan laten rijden op bestaande trajecten. Ik noemde er zelf al een aantal. Amsterdam-Londen en Amsterdam-Berlijn zijn trajecten waar je veel beter gebruik kan maken van het spoor dat er al ligt. Maar het is ook zeker waar dat niet alles tegelijk kan. Op één stuk spoor kan maar één trein tegelijk rijden, anders hebben we een probleem. Je zal zeker in de capaciteitsverdeling moeten kijken wanneer welke trein voorrang krijgt. Zoals ik net al noemde, vind ik op dit moment de Noord/Zuidlijn het beste voorbeeld van waar je winst kunt halen zonder de forens te schaden. Daar zou je volgens mij ook andere keuzes in kunnen maken, als we bijvoorbeeld kijken naar het Beethovenproject rondom Eindhoven. Je moet dus ook bij het aanleggen van spoor en andere vormen van ov echt nadenken over waar de mensen behoefte aan hebben bij de dagdagelijkse rit op en neer naar werk, studie en school. Waar hebben zij behoefte aan en waar kunnen we plek maken voor internationale treinen? Nu zie ik vaak dat die gesprekken langs elkaar heen lopen. Ik denk dus enerzijds dat er meer mogelijk is, en anderzijds dat je moet kiezen waar welke reiziger het beste in vervoerd kan worden.

De heer **Boutkan** (PVV):

De praktijk is nu eenmaal dat het spoor gewoon vol is. Dat zeggen de verantwoordelijken ook meerdere malen zelf. Ik ga het woord «overvol» niet gebruiken, maar het is gewoon vol. Elke verstoring die optreedt, heeft een soort domino-effect op de rest van het spoor omdat we zo vol zitten. De treinen worden door ProRail via de verkeersleiding zodanig gepland dat die treinen achter elkaar kunnen rijden. Dat kan helaas nog niet kort achter elkaar vanwege de veiligheidssystemen. Ik stond vanochtend op Almere Centrum. Een stoptrein had tien minuten vertraging. Daardoor vertrok een andere trein weer later, en vervolgens zat die ook nog overvol. Dat had effect op de volgende. Dat zie ik ook vaak als ik via Utrecht hiernaartoe kom. Als die stoptrein te vol is, heb ik vertraging in Utrecht, omdat je gewoon niet op tijd aankomt. Mijn vraag is dan heel concreet – ik zie de voorzitter al kijken, natuurlijk – of de initiatiefnemer nou echt kansen ziet voor dat internationale vervoer zonder dat dat problemen oplevert. Niet elke internationale trein kan in dit land zomaar over een ander spoor rijden, namelijk. Er worden weleens treinen omgeleid en dan blijkt dat die trein helemaal niet geschikt is voor dat traject of althans, dat die geen goedkeuring heeft gekregen. Dat weet ik uit ervaring. Dat is misschien wat technisch. Ik zou willen zeggen: hou bij dit onderwerp «bezint eer ge begint» in het achterhoofd.

De **voorzitter**:

Ik ben best wel ruim met de interrupties en de beantwoording, maar ik wil u allen toch verzoeken om de interrupties iets korter en de antwoorden iets bondiger te houden.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Daar ga ik mijn best voor doen. Ik denk dat hier een aantal dingen door elkaar lopen die voor de reiziger uiteindelijk accumuleren in één groot probleem. Ik woon zelf in Utrecht. Inderdaad, als er één trein verkeerd gaat, staat heel Utrecht vast. Als ik naar Den Haag ga, ben ik altijd heel blij om langs Gouda te zijn, want als je daar vast komt te zitten, kom je hier nooit meer aan. Dat is enerzijds een probleem van het veiligheidssysteem, zoals de heer Boutkan zelf terecht opmerkte. De uitrol gaat niet als vanzelf, maar het nieuwe ERTMS helpt daar wel bij. Het is ook een probleem dat internationaal aangepakt moet worden. Ons spoor komt echt nog uit de tijd van de Marshallhulp in 1960. We zijn überhaupt toe aan een update. Als we het dan hebben over meer frequent rijden op internationale trajecten, is een belangrijk voorbeeld Amsterdam-Londen. Daar zat het probleem niet zozeer in het traject; daar konden echt wel meer treinen bij. Het probleem zat daar op een gegeven moment echt bij de marechaussee. Er konden gewoon niet meer passagiers tegelijk die trein in. Je moet ook de treinen, de toestellen, zelf hebben. Daar zit ook een probleem. Dus: zeker, we moeten ons bezinnen eer we beginnen. Maar er is meer mogelijk. Zelf wil ik het gevoel doorbreken dat Nederland een klein land is en dat we vol zitten. Er is eigenlijk wel meer mogelijk. Maar dan moet ook internationaal spoor een gelijkwaardige factor worden op het moment dat we wegen wie wanneer rijdt op dat spoor.

De **voorzitter**:

Dank. U continueert.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dan was er nog een vraag van de heer Dassen: hoe kunnen internationale verbindingen bijdragen aan nationale en regionale mobiliteit? Ik denk dat ik daar net in een paar antwoorden al enigszins op in ben gegaan. De grootste winst is voor de grensregio's, omdat je bestaande lijnen door kan trekken. Je vermindert ook het wegverkeer, zowel dat van passagiers als dat van goederen, als je veel meer in die trein krijgt en als die trein voorspelbaarder en frequenter gaat rijden. Uiteraard bestaat andersom de kans... Als je als stad beter bereikbaar bent per trein, zie je dat je vaker weekendmensen krijgt. Dat heeft ook voordelen voor steden in de Randstad zoals Amsterdam en Utrecht, waar toeristen naartoe komen, en voor de regio's daaromheen. Dat is vaak lastig door te berekenen – dat zeg ik er eerlijk bij – maar we zien dat het vaak positieve effecten heeft als je een treinverbinding goed kan laten lopen.

Voorzitter. Ik denk dat ik dan alle vragen heb beantwoord die aan mij zijn gesteld.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman heeft nog een vraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb de reacties van mevrouw Koekkoek gehoord. Mevrouw Koekkoek is begin vorig jaar mee geweest naar Spanje met een deel van de commissie die hier nu aan tafel zit, om daar te hsl-trajecten te verkennen en om te zien hoe dat samenkomt op een luchthaven. We hebben daar allemaal onze ogen uitgekeken. We hebben gezien hoe goed het daar functioneert. Een van de redenen waarom het daar goed functioneert, is dat er concurrentie is en dat mensen keuze hebben. Daarmee is er in Spanje meer en beter vervoer mogelijk en kunnen de prijzen laag blijven. Er is ook keuze in prijzen en klasse en noem maar op. We hebben volgens mij

allemaal gezien en beaamd dat het daar goed functioneert. Hoe zou je in Nederland die ruimte wat meer kunnen realiseren? Vraag één is: is mevrouw Koekkoek het inderdaad met ons eens dat je ziet dat concurrentie dus goed kan werken? En vraag twee: wat is ervoor nodig om dat in Nederland ook meer ruimte te geven?

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik was inderdaad mee op dat werkbezoek naar Spanje. Ik heb het inderdaad gezien en dacht: dit is wat mij betreft echt het treinen van de toekomst, ook met betrekking tot hoe vaak en hoe betaalbaar. Ik ben het ermee eens – dat staat ook in de nota – dat open toegang daarin heel belangrijk is, zeker voor de langere afstanden. Als ik naar Nederland kijk, vind ik: als je aan lange afstanden denkt, denk je al snel internationaal. Dat zijn stappen die je nu ook ziet gebeuren, ook wel onder enige druk vanuit Europa, zeg ik daarbij, maar ook wel, denk ik, omdat daar kansen gezien worden. Die zijn er ook, ook voor bestaande aanbieders.

Waar wij als Nederland en Spanje wel echt van elkaar verschillen, is dat je heel veel behoefte hebt aan binnenlandse hogesnelheidslijnen. Wat ik daarbij bijvoorbeeld nog interessant vond, is de vraag hoe dat nu gaat met een gebrek aan een lijn tussen Spanje en Portugal. Daar zie je eigenlijk dezelfde problematiek van dingen die niet op elkaar aansluiten, van spoor tot netspanning. Daar gaan wij als Nederland meer mee te maken hebben, omdat we gewoon al heel snel met een buurland samen moeten werken. Ik zie zelf kansen om dat te doorbreken door veel meer de regie te pakken vanuit Europa, waarbij je als Nederland dan natuurlijk ook zelf je belang verdedigt. Je kan dus aangeven: de lijn naar Aken heeft heel veel belang voor de Nederlandse economie en de Nederlandse reiziger, dus laten we daar prioriteit aan geven. Daar zie ik, voor Nederland ten opzichte van Spanje, meer belang.

Wat ik ook wel wil opmerken – dat hebben we ook daar geleerd – is het volgende. Op het moment dat een nationaal spoor opengegooid wordt en er dus open toegang is, ontstaat ook het risico dat andere nationale aanbieders indirect gaan investeren. Dat gaven ze daar in Spanje volgens mij ook aan. Volgens mij moet je er dus ook op letten dat je niet eigenlijk een staatsbedrijf meer kansen geeft onder het mom van concurrentie. Je moet er dus op letten dat je in de afspraken en regels die je daarvoor opstelt dat soort indirecte en ongelijke concurrentie voorkomt.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman voor een korte vervolgvraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Als ik het goed begrijp, betekent dat dat je eigenlijk altijd ook een goede marktanalyse zou willen doen, als je treinverkeer open wil realiseren. Ik vraag me dan wel af waarom Volt in de Nederlandse situatie niet voor het doen van een marktanalyse is geweest toen het hier ging over de hoofdrailnetconcessiegunning. Er is toen een motie ingediend om vooral geen marktanalyse te doen. Dat vind ik eeuwig zonde, omdat je natuurlijk wil weten of er marktpartijen zijn die dat goed kunnen fixen hier op het spoor. Volt heeft toen niet voor die marktanalyse gestemd. Als je concurrentie wil bevorderen, dan zou je dat soort dingen juist wat meer open moeten benaderen en juist wel moeten doen. Dus ik ben benieuwd wat daar de reflectie op is.

De **voorzitter**:

Een kort en bondig antwoord.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Als ik me de motie goed herinner – corrigeer me anders – ging die veel over Nederland. Die ging niet over een internationale of zelfs

West-Europese marktanalyse. Daarom hebben we tegengestemd. Mijns inziens zit het voordeel echt in het analyseren van de markt Europa om te zien van welke verbindingen de meeste mensen op korte termijn profijt hebben. Ik zie zelf wat minder toegevoegde waarde in het uitvoeren van zo'n analyse voor Nederland, omdat Nederland wat dat betreft echt wel andere uitdagingen kent in vergelijking met Spanje.

De voorzitter:

Dank. Dan zijn we volgens mij bij het einde gekomen van de beantwoording van mevrouw Koekkoek. Dank daarvoor. Er zijn geen vervolgvragen. Dan gaan we door naar de Staatssecretaris voor de beantwoording van zijn kant.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor hun vragen. Uiteraard hele grote dank aan de initiatiefneemster en de ondersteuning. Ik weet zelf hoeveel werk dit soort producten kan zijn, dus complimenten. Het is mooi om te zien dat dit onderwerp hierdoor ook op de agenda blijft staan. Ik zeg zelf altijd: mobiliteit staat gelijk aan vrijheid, want het zorgt ervoor dat je naar buiten toe kan, mensen kunt ontmoeten, naar het werk toe kan en nieuwe plekken kan bezoeken. Of dat nou met de trein, de auto, het vliegtuig, de fiets of de boot is: we moeten ervoor zorgen dat mensen zo veel mogelijk van onze mooie wereld kunnen zien en zo veel mogelijk connecties kunnen maken.

Maar infrastructuur en mobiliteit is ook altijd van belang voor de toekomst van ons land. Als je gaat kijken naar de grote uitdagingen van Nederland, dan zie je dat we eigenlijk drie grote opgaves hebben met elkaar. De eerste is woningbouw. We willen echt met elkaar meer woningen bouwen voor iedereen om die problemen op te lossen. De tweede opgave is weerbaarheid en defensie. Alles wat aan de oostgrens gebeurt, ook vorige week weer, maakt ons echt zenuwachtig. En drie is: hoe zorgen we ervoor dat we over 50 jaar ook nog een gezonde boterham met elkaar kunnen verdienen? Het verdienvermogen en het vestigingsklimaat staan onder druk, Europabreed overigens. Voor alle drie die onderdelen heb je infrastructuur nodig. Je zult er vol voor moeten zorgen dat we inzetten op bereikbaarheid, dat we die verbindingen leggen. Juist voor een land als Nederland, dat echt internationaal georiënteerd is en zijn geld en welvaart verdient buiten Nederland, in Europa, is het internationale spoor een belangrijk speerpunt.

Doel van het kabinet is eigenlijk om het spoor aantrekkelijk te maken langs drie lijnen. Dat zijn ook gelijk mijn blokjes. We willen inzetten op meer verbindingen, dus op de frequentie van de verbindingen en meer bestemmingen, op een betere verbinding, dus het verbeteren van de stiptheid en de reistijd, en op meer gemak, waar ik ook het punt van de ticketing en de reizigersrechten nog zal benoemen. Dan heb ik nog een blokje over militaire mobiliteit, waar nog wat vragen over gesteld waren, en natuurlijk het immer bekende blokje overig.

De voorzitter:

Voordat we naar de blokjes gaan: ik zag een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

In de context van deze initiatiefnota, die natuurlijk heel erg gaat over het stimuleren van internationaal spoor, luisterde ik naar een introductie die gaat over de «grote opgaven» waar we met z'n allen voor staan en ik dacht: de derde komt; dat is de klimaatcrisis. Want dat is toch een belangrijke reden waarom we meer willen trainen en dus minder willen vliegen. Deelt de Staatssecretaris deze analyse?

Staatssecretaris Aartsen:

Ik noemde de drie opgaven waar we als land op dit moment in mijn ogen voor staan, ook in het fysieke leefdoel. Duurzaamheid is daar natuurlijk een integraal onderdeel van. Je wil ervoor zorgen dat de woningbouw op een duurzame manier gaat. Voor de weerbaarheid en veiligheid van ons land wil je investeren in grondstoffenautonomie, in grondstoffenefficiëntie, en in circulariteit, waar we vorige week een uitgebreid debat over hebben gehad. Voor het verdienvermogen van de toekomst is Nederland gebaat bij een schone, efficiënte, duurzame en groene economie. Ik probeerde alleen aan te geven dat infrastructuur cruciaal is om die drie grote uitdagingen te bewerkstelligen. Dat is in ieder geval vanuit mijn departement een belangrijke opgave. Als je wilt investeren in woningbouw, dan zul je moeten investeren in infrastructuur. Als je je zorgen maakt over het verdienvermogen, dan zul je moeten investeren in infrastructuur. Hetzelfde geldt voor de militaire en weerbaarheidsopgave. Infrastructuur is van cruciaal belang om daarin stappen te zetten. Alle drie wil je natuurlijk zo goed en duurzaam mogelijk doen.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

De Staatssecretaris benoemt het aanpakken van de klimaatcrisis niet als aparte factor, omdat het integraal onderdeel zou zijn van die drie. Maar in de context van het versterken van het spoor, met name het internationaal spoor als vervanging voor het vliegen, neem ik aan dat de doelen die we met elkaar vastgesteld hebben in het klimaatakkoord van Parijs, wel degelijk een reden zijn voor het kabinet om dit wel of niet te willen aanjagen. Ik krijg dus toch graag de bevestiging dat dit ook onderdeel is van een klimaatagenda.

Staatssecretaris Aartsen:

Meer spoorverbindingen dragen daar natuurlijk aan bij. Nogmaals, dat is daar integraal onderdeel van. Mensen gaan niet puur en alleen met de trein rijden omdat ze daarmee een bijdrage leveren aan het klimaat. Het is andersom: ze zijn onderweg naar een doel, naar hun woning, hun bedrijf of naar vrienden of familie, of ze gaan op vakantie, waarbij we de modaliteit daaronder zo duurzaam mogelijk willen inrichten. Dat doen we voor al die modaliteiten die ik net noemde. Dat doen we met de luchtvaart, dat doen we met de auto, dat doen we met de trein. De fiets is al vrij duurzaam. Ook de veerverbindingen zijn daar integraal onderdeel van. Misschien voert dit wat ver voor een inleiding.

De voorzitter:

Dat roept in ieder geval geen vervolgvraag meer op. Voordat we verdergaan, merk ik op dat mijn suggestie is dat we de blokjes met de beantwoording doen en dat we de vragen stellen aan het einde van elk blokje. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Voorzitter. Nog een kleine uitloop in mijn inleiding. Ik noemde net die drie blokken. Daar heb ik militaire mobiliteit nog even aan toegevoegd. Maar het eerlijke antwoord op de vraag wat echt nodig is voor die meer verbindingen, betere verbindingen en meer gemak is tergend en gekmakend geduld. Ik vond dat mevrouw Koekkoek vrij goed uitlegde dat je met meerdere speelvelden zit waarop je deze doelen moet bereiken. Nationaal kun je het een en ander. Ik zal zo uit de doeken doen wat wij vorige week hebben besloten ten aanzien van het Besluit capaciteitsverdeling. Je doet wat met de burens – ik heb vorige week gesproken met mijn Belgische collega en een aantal weken eerder al met mijn Duitse collega over spoorverbindingen – en je doet wat in Europa. Maar

eenvoudig is het niet, want spoorverbindingen zijn allemaal nationaal gebouwd en houden helaas nog te vaak op bij de grens. Om dat allemaal goed in elkaar te klikken vergt wel wat geduld. Daarom is het ook goed dat Kamerleden zoals mevrouw Koekkoek dat met een hoop passie hier weer ter tafel brengen.

Er zijn een aantal vragen gesteld over waar de visie op internationaal spoor blijft. Dat stelt mij persoonlijk voor een dilemma. Ik ben natuurlijk een dubbel demissionair Staatssecretaris, dus aan de ene kant wil ik huiverig zijn om hier een compleet nieuw beleidskader internationaal spoor neer te zetten. Dat is niet omdat ik dat niet wil, maar wel omdat er best wel wat majeure keuzes achter vandaan komen. Zo is er de discussie over de dikke lijnen, de verre afstanden, al dan niet stoppen op bepaalde plekken, bepaalde investeringen die echt wel in de papieren lopen. Denk daarbij aan de Noord/Zuidlijn; de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer is natuurlijk al een aantal keren genoemd. Dat zijn wel forse bedragen, zeg ik er maar even bij. De vraag is of het verstandig is om dit een maand voor de verkiezingen als dubbel demissionair Staatssecretaris te doen. Tegelijkertijd hebben we wel gezegd dat dit niet kan betekenen dat we niks doen. We moeten dus wel door blijven werken en kunnen daar niet op wachten. Vandaar ook het besluit over de capaciteitsverdeling, maar ook de ambitie, zoals ik vorige week ook met mijn Duitse collega heb besproken, om te kijken of we de trein Eindhoven-Düsseldorf voor 2027 kunnen gaan laten rijden. Dat zal zeer uitdagend gaan worden, maar ik heb er nogmaals op aangedrongen bij mijn Duitse collega om daar echt op in te zetten.

Ik noemde net het Besluit capaciteitsverdeling. Dat is vorige week gepubliceerd in de Staatscourant. Het is misschien goed om te zeggen dat daaruit een drietal zaken naar voren komen. Het eerste is wat we dan de ophoging van een minimumbedieningsniveau noemen. Simpelweg betekent dit dat we extra gegarandeerde ruimte voor internationale treinen krijgen op het spoor. Dat is een heel belangrijk punt. Ik zal zo nog wat zeggen over de kaderovereenkomsten, die daar weer een logisch gevolg van zijn. Maar het begint uiteindelijk wel bij extra gegarandeerde ruimte. Daarnaast bieden we de ruimte aan ProRail voor wat we noemen de schuifruimte, ofwel de ruimte om te schuiven met vertrektijden van treinen. Daardoor is het mogelijk om extra treinen en extra capaciteit te creëren op het spoor. Daarnaast hebben we ook de capaciteitscriteria binnen de deelmarkten verwijderd, waardoor ProRail nu zelf kan bepalen hoe de prioritering plaatsvindt. Dat nog vooraf onder het kopje algemeen, voorzitter.

De voorzitter:

Er was nog een apart kopje bij gekomen: het kopje algemeen.

Staatssecretaris Aartsen:

Soms is het een beetje zoeken met de kopjes!

De voorzitter:

Over dit kopje zijn geen vragen, dus we gaan door naar het kopje meer verbindingen, als ik het goed heb.

Staatssecretaris Aartsen:

Voorzitter. Ik begin bij de vraag van de heer Van Dijk, die mij vroeg of ik nog achter het hoofdlijnenakkoord sta. Ik kan hem natuurlijk die weder-vraag stellen; dat biedt mij wat meer basis in deze Kamer. Maar volgens mij ging het vooral om: wat doet u nu om de oplossing voor de vijf benoemde knelpunten in het hoofdlijnenakkoord dichterbij te brengen? Ik heb u net geschetst wat mijn dilemma is als het gaat om zo'n visie, maar we proberen wel echt te kijken wat we waar nou verder kunnen helpen. We gaan dus niet wachten en kijken echt steeds per knelpunt wat we

vooruit kunnen helpen. Op dit moment zijn een aantal studies afgerond. Ik hoop u daar wat meer eerste duiding van en wat meer informatie over te kunnen geven voor het einde van het jaar. Zelfs nog voor de verkiezingen, hoor ik rechts van mij. Kijk, u heeft geluk! Voor de verkiezingen hoop ik er nog wat meer over te kunnen schetsen voor welke specifieke knelpunten, ook als het gaat om reactivatie van kansrijke grensoverschrijdende verbindingen, een oplossing op dit moment binnen handbereik ligt. Dan krijgt u dus geen uitgebreide visie op het internationale spoor van mij, maar wel een brief waarin staat op welke zaken wij focussen om op korte termijn stappen te kunnen zetten.

De heer Van Dijk en mevrouw Kröger vroegen mij nog hoe het zat met de ruimte die op dit moment beschikbaar is, omdat de vervoerders aangaven dat er onvoldoende ruimte op het huidige spoor zit, terwijl ProRail aangeeft dat er capaciteit beschikbaar is. Ik moet zeggen dat als het gaat om de capaciteit op ons spoor, het inderdaad druk is in Nederland. Wel is er nog steeds ruimte beschikbaar, dus dat verhaal van ProRail is correct. Ze hebben wel aangegeven dat er meer ruimte nodig is om het goed in te kunnen delen. Vandaar het Besluit capaciteitsverdeling dat ik vorige week heb genomen. Zo kan ProRail veel beter kijken hoe we die ruimte kunnen benutten voor internationale verbindingen.

Voorzitter. Dan de kaderovereenkomst. Daar zijn een aantal vragen over gesteld. Ja, ik ben bereid om die kaderovereenkomst te stimuleren samen met ProRail. Ik denk dat het belangrijk is om te kijken hoe we het ambitieniveau wat hoger kunnen leggen. We hebben nu dat besluit genomen, dus die ruimte is nu beschikbaar. Ik vind ook dat we als Nederlandse overheid moeten zeggen dat we die kaderovereenkomsten belangrijk vinden. Ze bieden investeringszekerheid, maar zorgen er ook voor dat die internationale lijnen wat meer van de grond komen. Ik moet daar nog wel twee winstwaarschuwingen bij geven, want ook dit is behoorlijk complex. Voor het internationale spoor hebben we ook de Belgen en Duitsers nodig. Die zullen dan eenzelfde vorm van garantie moeten bieden, als het gaat om de capaciteit. Je hebt niks aan een kaderovereenkomst die ophoudt bij Baarle-Nassau, of – ik moet meer specifiek zijn – bij Hazeldonk. Daar zit dus wel een complexiteit. Ik heb wel gezegd: laten we bekijken hoe we dat van de grond krijgen. Eindelijk is het een kip-eiverhaal. Als iedereen op elkaar gaat zitten wachten, gebeurt er natuurlijk niets. Een ander probleem is natuurlijk dat wij in Nederland een hoofdrailconcessie hebben. Op dit moment heeft die voorrang op opentoeegangtreinen. Ook daar ziet ProRail wat ingewikkeldheden. ProRail zal zelf ook een onderzoek starten om te bekijken hoe kaderovereenkomsten beter kunnen worden benut.

Dan de Lelylijn, waar ook wat vragen over zijn gesteld. We hebben daar al vaak over gesproken. Door die toch wat ongelukkige nacht toen het ging over de Voorjaarsnota is er veel schade aangericht bij de noordelijke bestuurders en noordelijke provincies. Ik vond het zelf belangrijk om hun daarna hernieuwd perspectief te bieden. We moeten eerlijk zijn over de financiële situatie op dit moment, die niet glansrijk is als het gaat om dit project. Maar ik heb wel gezegd: laten we bekijken hoe we hernieuwd perspectief kunnen creëren door het aanstellen van – dat vind ik zelf een mooie term – «de Lelylijngezant». We hebben de heer Klaas Knot bereid gevonden om in kaart te brengen hoe je zulke enorm grote structuurversterkende investeringen in Nederland financiert op een goeie manier. De MIRT-systematiek is een logische systematiek, maar eerlijk gezegd zien we dat de Lelylijn daar best wel ingewikkeld uit komt. Willen we dit echt bereiken – ik denk dat dit een goeie doelstelling is – dan zullen we er op een andere manier naar moeten gaan kijken. Daar loopt een masterplan voor, maar we hebben daar dus ook de heer Klaas Knot voor gevraagd. Het onderzoek beperkt zich wat mij en ook de regionale bestuurders betreft wel tot het nationale deel. Ja, er zijn in de toekomst zeker kansen als het gaat om de Lelylijn naar Scandinavië, maar ik moet eerlijk zeggen

dat het al ingewikkeld genoeg is om het perspectief binnen Nederland goed te krijgen. Als we daar nu ook nog eens een keer het buitenlandse deel aan gaan koppelen, dan vrees ik dat het toch onnodig ingewikkeld gaat worden.

Dat ten aanzien van de Lelylijn, voorzitter.

De **voorzitter**:

Is dat het einde van het blokje?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik heb er nog een paar.

De **voorzitter**:

Dan doen we die eerst.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Mevrouw Veltman vroeg naar de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Het is inderdaad zo dat je ruimte creëert in de Schiphol-tunnel als je investeert in de Noord/Zuidlijn, dus in de verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Die ruimte kun je vervolgens benutten om meer nationale en vooral meer internationale treinen te laten rijden. Het is inderdaad wel zo dat er spanning staat op de scope van dit project, zoals we dat zo mooi zeggen. Ik heb bij de Miljoenennota 200 miljoen euro structureel uitgetrokken via een extrapolatie voor dit project, zodat we dit in ieder geval weer vooruit kunnen gaan helpen. Ik zeg daar om de verwachtingen een beetje te managen wel bij dat het nog best een financiële puzzel zal worden om dit goed neer te zetten. Desalniettemin vonden wij het belangrijk om wel dat bedrag uit te trekken, zodat we ook daar weer wat perspectief kunnen gaan bieden.

De heer Van Dijk vroeg naar nieuw internationaal hsl-spoor. Volgens mij is het aanlokkelijk om te denken dat we niet alleen een hsl-verbinding naar het zuiden, maar ook naar het oosten toe willen. Ik ben het er zeker mee eens dat er een flinke verbetering nodig is, omdat de verbindingen naar Duitsland op dit moment ondermaats zijn wat ons betreft. De vraag is wel of je dat met nieuw hsl-spoor zou moeten doen. Er ligt een goede verbinding Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Duitsland. Daar loopt ook een MIRT-onderzoek naar om te bekijken of we die corridor kunnen gebruiken om de internationale verbindingen sneller en beter te maken. Ik denk dat het verstandig is om daar veel meer de focus op te leggen. Er zijn ook nog andere verbindingen naar Duitsland, via Hengelo en Venlo bijvoorbeeld. Vanuit dat perspectief denk ik dat het niet nodig is om nu onderzoek naar een nieuw spoor te laten doen. Ik denk dat we vooral moeten inzetten op dat reeds lopende MIRT-onderzoek naar de corridor naar het oosten. Mevrouw Kröger vroeg naar de investeringsmogelijkheden en de garantiestellingen van EUROFIMA. Zij vroeg of ik bereid ben op korte termijn te bekijken hoe we die garantstellingen kunnen uitbreiden voor andere vervoerders. Ik ben graag bereid om dat samen met het Ministerie van Financiën te doen. EUROFIMA is een verdrag tussen lidstaten en er zijn afspraken tussen veelal zittende spoorvervoerders. Dat verdrag wordt beheerd door de Minister van Financiën. Ik ben bereid om te bekijken of we die garantiestellingen niet alleen voor de zittende vervoerders kunnen laten gelden, maar of ook nieuwe vervoerders daar aanspraak op kunnen maken.

De **voorzitter**:

Wij noteren dit als een toezegging.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dit was mijn blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. Zijn er vragen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Met de Lelylijn als illustratie heb ik eigenlijk toch de vraag of je de internationale aanknopingspunten en doorverbindingen, zoals Scandinavië met de Lelylijn, niet juist wel heel erg mee zou moeten nemen in je analyse of een spoortraject relevant en waardevol is. Dit geldt ook voor andere Nederlandse trajecten, want het is precies de schaa sprong waar je naartoe wilt op den duur. Zou je het dus niet juist wél in je analyse mee moeten nemen?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het lastige is dat, als je het meeneemt in je scope, niet alleen de schaa sprong qua voordelen, maar ook qua kosten meegaat. De Lelylijn wordt nu geraamd op 14,5 miljard. Voor het aanvullende deel heb je dan al gauw 10 miljard nodig. Dat is wel een flinke stap, terwijl we nu al zien dat het voor die 14,5 miljard al moeilijk is om een reëel perspectief op te bouwen. Vandaar dat ik een beetje terughoudend probeer te zijn. Ik wil eerst dit maar eens goed bekijken en daarna wil ik bekijken of er aanknopingspunten zijn om het internationale deel er ook bij te betrekken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Er is natuurlijk wel een onderscheid tussen nu al het plan maken en er geld voor reserveren en in je investeringsbesluiten in Nederland die internationale verlenging van spoorlijnen serieus meenemen. De Lelylijn is een voorbeeld, maar je ziet eigenlijk ook bij een heleboel andere projecten dat precies die aantakking op internationale hubs en op het Europese hsl-netwerk niet serieus wordt meegewogen in onze nationale MKBA's. Dus is niet juist die internationale aantakking iets wat we de hele tijd serieus mee zouden moeten nemen, en dus ook bij de Lelylijn?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Maar het internationale perspectief en de voordelen daarvan worden meegenomen in het masterplan dat ten aanzien van de Lelylijn wordt gemaakt. Daar zit dat perspectief ook in. Voor dat masterplan hebben we bewust gekozen omdat nationale MKBA's wat ingewikkelder passen bij dit type investeringen. De opdracht van de heer Klaas Knot gaat echt om de financiering van het project zelf. Nogmaals, ik zou wel terughoudend willen zijn in het verbreden van de scope daarvan. Voor je het weet, zit alles erbij. Ik zou echt willen dat we op korte termijn met de heer Knot kunnen kijken wat nou reële financieringsvormen zijn, zodat we ook financieel weer een beetje perspectief gaan krijgen op die Lelylijn. Anders blijft het namelijk een papieren geheel. Uiteindelijk zullen daar ook euro's bij moeten komen. Vandaar de focus van de Lelylijngezant.

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk heeft een vraag.

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

Ik wil hier toch op doorvragen; het is toch goed om dat helder te krijgen. Juist bij die financieringsvraag is het van belang dat je ook naar Europese fondsen kijkt. Dat is iets waar we vanuit NSC vaker aandacht voor hebben gevraagd. Dat geldt ook voor nieuwe fondsen voor militaire mobiliteit. Dan is het toch heel logisch dat je het perspectief van het doortrekken naar Scandinavië erbij moet betrekken?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Juist voor de gelden die in Europa beschikbaar zijn, moeten we natuurlijk voldoen aan een aantal criteria. Voor de Lelylijn is dat heel ingewikkeld.

Natuurlijk, je moet altijd kijken wat daar de financiering voor is, maar als je het internationale deel eraan gaat koppelen, dan komt daar, nogmaals, weer een behoorlijk bedrag achter weg. Dat deel zal ongetwijfeld in aanmerking kunnen komen voor allerlei fondsen, bijvoorbeeld het CEF-fonds, maar dat brengt het overige deel niet dichterbij. Daarom zeg ik: laten we nou de focus houden op het nationale deel; dat is al ingewikkeld genoeg. Voor het fonds voor militaire mobiliteit zijn er zeker corridors die aan de criteria voldoen, maar daarbij – dat zal ik zo ook zeggen bij het kopje militaire mobiliteit – is de uitvraag, de vraag wat er nodig is, wel leidend voor welke investering je waar doet. Dan zie je toch dat de havens van Vlissingen en Rotterdam veel bepalender zijn voor de militaire mobiliteit in Nederland dan verbindingen naar elders.

De voorzitter:

De heer Olger van Dijk, voor een korte vervolgvraag.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dan begin ik een beetje te twijfelen of mijn aanvankelijke enthousiasme over het aanwijzen van de heer Knot wel terecht was. Ik dacht namelijk: als er nou iemand is die een Europees netwerk heeft en die geld los weet te maken, dan is het wel deze man, die de ECB van binnenuit kent en een aantal mensen kent die bij de Europese Investeringsbank of de Europese Commissie werken. Dus toch even, om het scherp te krijgen: is de heer Knot als gezant dan niet gevraagd om te kijken naar de mogelijkheden voor Europese financiering, hetzij via fondsen voor militaire mobiliteit, hetzij via het CEF? Want ik zou het in ieder geval toch jammer vinden als dat niet zou zijn gedaan. Dan zou ik een klemmend beroep op de Staatssecretaris doen om dat wel te doen.

Staatssecretaris Aartsen:

Vanzelfsprekend is hij gevraagd dat te doen. Natuurlijk, dat gaat om financiering. Dit gaat puur over het internationale deel van het traject zelf. Daarom zeg ik: laten we ons nou even hiertoe beperken. Maar ik ken de heer Klaas Knot; hij zal ongetwijfeld over het hele continent en over de hele wereld zoeken naar een manier om dit op een goede manier te kunnen financieren.

De voorzitter:

Helder, dank. Ik zie dat de heer Boutkan nog een vervolgvraag heeft. Kort en bondig.

De heer Boutkan (PVV):

Dat zal ik doen. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat ProRail had teruggekoppeld: ja, er is ruimte; die kunnen we beter benutten ten behoeve van het internationale vervoer. Wij denken vervolgens: dat mag niet ten koste gaan van de binnenlandse reiziger. Deelt de Staatssecretaris deze mening?

Staatssecretaris Aartsen:

Op dit moment is het feitelijk zo dat de binnenlandse hoofdrailconcessie voorrang heeft op internationale treinen. Ik denk dat je daar op lange termijn wel vraagtekens bij kunt zetten. Maar, nogmaals, daar gaan we echt... Ik verwijs even naar het toekomstbeeld voor de marktordering. Je kunt dat namelijk niet zo zwart-wit zeggen. Je kunt niet zeggen: er zijn in Nederland binnenlandse reizigers en buitenlandse reizigers. Er zijn heel veel mensen die van Amsterdam naar Rotterdam reizen met een trein die doorgaat naar hopelijk mijn stad Breda, zeg ik vanuit mijn eigen achtergrond, en dan vervolgens naar Antwerpen en Brussel. Dat knipje is dus niet zo te maken. Er zijn ook allerlei mensen die overstappen. Het hele idee van reizen is nou juist dat je probeert om het zo grenzeloos mogelijk

te maken. Als u het dus zo hard stelt, dat er een onderscheid zou moeten zijn tussen binnenlandse reizigers en buitenlandse reizigers, dan is het antwoord nee. Feitelijk is het nu wel zo, maar ik denk dat je, als je serieus werk wilt maken van internationaal spoor, ook naar die voorrangsregels zult moeten kijken, zonder dat je daarmee gelijk tegen mensen zegt: u krijgt nooit meer voorrang. In die zwart-witverdeling ga ik niet mee.

De heer **Boutkan** (PVV):

Heel kort. De Staatssecretaris verwijst naar het voorbeeld van die treinreiziger, maar dat is wel een stukje trein met een toeslag, omdat de trein naar Schiphol toevallig een stukje over de beroemde hsl gaat rijden om die kant op te gaan en daarmee tijdwinst zou hebben, met de nadruk op «zou», zeg ik heel voorzichtig. Is het dan een mogelijkheid om de binnenlandse reiziger toch ruimte te geven op het binnenlandse internationale spoor door die toeslagen af te schaffen?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nee, de toeslagen zijn iets van de vervoerders zelf. Mijn doel is om te kijken naar het beter inzetten van de bestaande capaciteit, want die is er; ik heb vorige week een beslissing over het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur genomen. Ik wil kijken hoe we de ruimte die er is, veel beter kunnen inzetten voor internationale verbindingen. De toekomstige vraag zal wel gaan rijzen. Als je een nieuwe marktordening neerzet, wat doe je dan met de voorrangsregels en past dat nog bij de huidige tijd of zul je daar toch op een iets andere manier mee moeten omgaan? Als je internationaal spoor echt naar een hoger niveau zou willen trekken, denk ik dat je daar goed naar moet kijken. Maar het is van tweeën één, want het is wel een puzzel op ons spoornetwerk.

De **voorzitter**:

Dank. Ik zie dat er nog een vraag is van de heer Olger van Dijk. Kort.

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

Ja, over de HSL-Oost, die verbinding met Frankfurt. Ik hoor de Staatssecretaris duidelijk zeggen dat hij erkent dat het beter moet met de verbinding naar Duitsland, naar belangrijke economische centra in Europa. Er wordt verwezen naar een bestaand onderzoek naar Amsterdam-Arnhem, maar mijn vraag was erop gericht om niet zozeer alleen naar nieuw spoor te kijken, maar ook naar bestaand spoor, zeg ik voor de helderheid, dus om die corridor te verbreden en om de optie via Eindhoven, de tweede innovatieregio van Europa, daar ook bij te betrekken, evenals de optie via Hengelo. Dat was eigenlijk de vraag. Daar zou je het bestaande onderzoek mee kunnen uitbreiden. Ik probeer het dus toch nog een keer. Is de Staatssecretaris bereid om te kijken, niet alleen bij nieuw spoor, maar ook bij bestaand spoor, of de verbinding tussen Amsterdam en Frankfurt, niet alleen via Arnhem, maar ook via Eindhoven en Hengelo, zou kunnen worden onderzocht?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zou even moeten kijken wat dan de status is van de reeds lopende onderzoeken. Er lopen nu drie onderzoeken: een onderzoek naar Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Duitsland, een onderzoek van ProRail zelf dat eerder is uitgevoerd over reizen via Hengelo, en een op dit moment lopende verkenning vanuit Eindhoven. Als uw vraag is of ik in die verkenningen, waar dat mogelijk is – ik moet namelijk even kijken wat de timing is; dat durf ik niet exact te zeggen – deze erin kan meenemen, dan is het antwoord ja.

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

Ik zie dat dan als een toezegging, als in ieder geval het perspectief richting Frankfurt daar ook bij betrokken wordt. Daar was het mij natuurlijk om te doen, ook vanwege de substitutie van vluchten.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik krijg te horen dat dit, dus expliciet kijken naar Frankfurt, kan in het onderzoek bij Eindhoven.

De **voorzitter**:

Dank. Dan gaan we door naar het volgende mapje: betere verbindingen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het is belangrijk om die verbindingen, ook de hsl, te verbreden. Weet dat wij op dit moment intensief met Brussel contact hebben. Ik ben voor de zomer nog bij Eurocommissaris Tzitzikostas geweest om hierover te spreken. Dat ging over het initiatief van het high-speed rail network, het beter laten aansluiten van binnenlandse hsl-verbindingen. Vanuit Nederland zit je al heel snel in het buitenland, dus dit is voor Nederland een vrij belangrijk geheel. We verwachten in de eerste week van oktober een verder voorstel vanuit de Europese Commissie hierover. Het is belangrijk om hier aandacht voor te blijven vragen. Volgens mij ging het er net even over in het interruptiedebatje: Nederland moet wel heel actief blijven in Brussel en continu aan blijven kloppen, want als je vanuit Brussel op de kaart kijkt, ligt Nederland best wel in een uithoekje. Dus wij moeten wel op de deur blijven bonken om die verbindingen te garanderen en veilig te stellen.

Het verbeteren van verbindingen zit 'm natuurlijk ook in het verkorten van reistijd. Dat hebben we inmiddels gedaan met de Amsterdam-Berlijnverbinding. Die is 30 hele minuten korter. Dat is toch weer mooi meegenomen. Ik noem ook de ICE naar Stuttgart. Omdat die met nieuw materiaal gaat rijden, zal die een stuk sneller gaan. Daarnaast hebben wij nog twee pilots lopen of ingediend; dat weet ik even niet zeker. Ze lopen zelfs, hoor ik. Die gaan over het TEN-T-netwerk. Dat is eigenlijk een corridoraanpak vanuit Brussel die voornamelijk vanuit het goederenvervoer steeds is gebruikt. Een voor Nederland bekende route is de North Sea-Balticroute. We hebben ook de Rijnroute naar het mediterrane deel van Europa. We hebben op dit moment twee pilots lopen voor personenvervoer van Amsterdam naar Barcelona en Amsterdam naar Wenen. Dan was er nog een specifieke vraag gesteld over de KMar-inzet bij de Eurostar. Ik moet zeggen dat het op dit moment onderdeel van gesprekken is tussen het Ministerie van Asiel en Migratie en de Koninklijke Marachaussee. Zij gaan daarover. Ik ben zelf ook bij die gesprekken betrokken samen met Eurostar om te kijken of we in de toekomst kunnen inzetten op bijvoorbeeld e-gates. Het is belangrijk om te vermelden dat het geen formele juridische verplichting is om dit in Nederland aan te bieden. Formeel gezien hoeft de grenscontrole pas plaats te vinden in het laatste station voor je naar Londen gaat, dus dat is in de meeste gevallen Brussel of Lille.

Dat was het kopje betere verbindingen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik zie geen vragen, dus we gaan door naar het volgende kopje: meer gemak.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Laat ik beginnen met de treintickets. Het voorbeeld en de analogie van Skyscanner werd al genoemd. Ik denk dat iedereen die het één keer geprobeerd heeft met z'n telefoon zeker kan beamen dat een simpel ticketsysteem van cruciaal belang is om dit echt van de grond te krijgen. Als je uren moet gaan zoeken wat de verbindingen zijn, waar je kan

boeken et cetera, dan is dat een enorme «dissatisfactor» als het gaat om internationaal reizen. Het is belangrijk dat het internationaal wordt gestandaardiseerd, dat er een ticketsysteem komt waarmee je eenvoudig, het liefst multimodaal, internationaal kunt reizen met de trein. Op dit moment werkt de Europese Commissie aan een tweetal wetsvoorstellen om dit mogelijk te maken. Nederland heeft dit ook aangemoedigd en gesupporterd. Ik noem Multimodal Digital Mobility Services, MDMS. Dat ziet met name op het openbaar maken van data en reisgegevens van de verschillende vervoerders en aanbieders van tickets in Europa. Ook werkt de Commissie aan de Single Digital Booking and Ticketing Regulation. Dat voorstel is specifiek gericht op het boeken van internationale treintickets. Wij verwachten dat de Europese Commissie deze voorstellen eind 2025 zal publiceren. In Brussel heb ik in mijn laatste gesprek aangegeven dat wij dit toejuichen omdat het echt een stap is naar betere verbindingen binnen de Europese Unie.

Dit is eigenlijk ook een antwoord op de vraag van mevrouw Veltman. Zij vroeg hoe de reizigersrechten beter worden geborgd. Overigens zijn de reizigersrechten in Nederland internationaal gezien nu al vrij goed geborgd. Maar dit is in een Europese verordening vastgelegd, en die wordt op dit moment gehandhaafd door de ILT. Voor het beschikbaar komen van verwijs ik naar de MDMS-verordening, waarin dat uiteindelijk moet worden vastgesteld.

Mevrouw Veltman vroeg ook naar het onafhankelijke ticketplatform. Ik verwijs haar nogmaals naar de twee Europese wetsvoorstellen die eraan komen. Wat ons betreft moeten die er ook echt voor gaan zorgen dat je via een onafhankelijk platform kunt gaan boeken.

Mevrouw Kröger en de heer Van Dijk vroegen hoe het stond met de voortrekkersrol in de Europese Unie, in EU-verband, bij het verbeteren van het ticketsysteem. Nederland heeft dit onderwerp zelf geagendeerd voor de Transportraad van 18 juni. Ik heb dat ook zelf aangekaart in mijn gesprek met Eurocommissaris Tzitzikostas. Wanneer was dat? In de tweede week van juli, zeg ik uit mijn hoofd. Ook via het Platform on International Rail Passenger Transport hebben we dit bij andere lidstaten onder de aandacht gebracht.

Mevrouw Veltman vroeg of de Staatssecretaris bereid is om systeemtaken structureel bij ProRail onder te brengen vanwege de onafhankelijke en transparante basis. Hierbij moet ik verwijzen naar het onderzoek dat wij doen naar de toekomstige marktverordening. Die zal binnen nu en één jaar in delen aan uw Kamer worden aangeboden. De uitvoering van systeemtaken is ook een onderdeel van dit onderzoek.

Mevrouw Veltman vroeg mij naar het boeken van internationale treintickets via de kanalen van de NS. Op basis van de huidige concessie heeft NS een inspanningsverplichting om dit vorm te geven. Op dit moment zijn er geen signalen dat dit niet goed gebeurt, maar als die signalen er wel zijn, ben ik bereid om dat in mijn reguliere gesprekken met de NS aan te kaarten.

Dat was dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dat roept een vraag op bij mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Eigenlijk twee. De Staatssecretaris geeft aan dat de Europese wetgeving die het boeken van tickets beter regelt, bijna klaar is. Hoelang duurt het implementatietraject? Heeft de Staatssecretaris daar een beeld van? Met ongeveer welke termijn kunnen wij rekening houden? Ik snap dat dat best een hele klus is, maar we wachten er al zo vele jaren op. Dat is mijn ene vraag.

Staatssecretaris **Aartsen:**

Mag ik daar in tweede termijn even op terugkomen? Het hangt er namelijk van af of dit in het werkprogramma van de Commissie staat.

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Prima.

Staatssecretaris **Aartsen**:
Dan beantwoord ik deze vraag in de tweede termijn, voorzitter, als dat mag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Ja. Ik ben ook blij om te horen dat de Staatssecretaris wil bekijken of de NS zich inderdaad voldoende kwijt van de inspanningsverplichting inzake het boeken van tickets, ook bij andere partijen die met internationaal vervoer bezig zijn. In het rondetafelgesprek dat we hier hebben gehad, maar ook in mijn gesprek met anderen en iedere vervoerder hierover, bleek mij namelijk duidelijk dat niet wordt geboden wat echt behulpzaam is om dat goed met elkaar te regelen. Het is fijn dat hier sowieso op teruggekomen wordt en dat dit kan worden toegezegd. Hartelijk dank daarvoor.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Wil hij daar ook in tweede termijn op terugkomen?

Staatssecretaris **Aartsen**:
In mijn gesprekken met de NS staat standaard het onderwerp «verzoeken uit de Tweede Kamer» op de agenda. Met uw goedkeuring kan ik dit daar zeker aan toevoegen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik had een vraag over de reizigersrechten. Komen er vergoedingen of komt er een vervangende ticket, ook als je een reis hebt die uit meerdere verschillende vervoerders of onderdelen bestaat? Op dit moment is dat eigenlijk niet zo goed geborgd in de verordening. Heeft Nederland hier ook aandacht voor in de gesprekken over de verordening?

Staatssecretaris **Aartsen**:
De reizigersrechten zijn inmiddels al via een bestaande verordening geborgd. Ze komen dus niet in die twee nieuwe verordeningen terug. De reizigersrechten zijn binnen de bestaande verordening geborgd en de handhaving vindt op dit moment plaats via de ILT.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Precies daarin zijn de rechten minder goed geborgd. Bij tickets die uit verschillende overstappen en misschien ook wel uit verschillende aanbieders bestaan, zijn je rechten minder goed geborgd dan wanneer je een direct ticket hebt. Het gaat bijvoorbeeld om het terugkrijgen van kosten bij vertraging of het krijgen van een vervangend ticket. Aangezien je op het spoor natuurlijk heel vaak moet overstappen, is het heel belangrijk dat die rechten gewoon goed geborgd zijn. Wil Nederland zich hiervoor inzetten?

Staatssecretaris **Aartsen**:
Vanzelfsprekend. Laat me hier in de tweede termijn even op terugkomen. Dan kan ik aangeven waar ik dat specifiek ga doen: bij de ILT of bij de Europese Commissie. Met uw goedkeuren doe ik dat in de tweede termijn.

De **voorzitter**:
Daar komen we op terug. Er is nog een korte vraag van de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik hoor de Staatssecretaris een bepaald antwoord geven op de vraag van mevrouw Veltman over de systeemtaken en dergelijke. Maar onze vraag is: waar zit nu eigenlijk het feitelijke probleem om een oplossing te vinden op korte termijn? Hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegen aan? Ik hoor dat er weer allerlei processen worden gevoerd, maar we hebben recentelijk die uitspraak over Arriva en de NS gezien in het noorden van het land. De NS ligt gelijk weer dwars. Waar zit nu eigenlijk het probleem, vraag ik aan de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Waar zit het probleem, Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat is altijd een goede vraag. We hebben op dit moment natuurlijk een systeem met een hoofdrailnetconcessie. Daar is discussie over. Ik volg daarin natuurlijk braaf de rechterlijke uitspraak. Zo werkt dat in Nederland. Je zit in dit land met een puzzel die je moet leggen. Aan de ene kant heb je publieke belangen. Je wil dat er een betrouwbare vervoerder is, die ook rijdt op plekken waar het financieel gezien misschien wat minder aantrekkelijk is om treinen te laten rijden. Aan de andere kant wil je ook ruimte op het spoor voor nieuwe toetreders, innovatie en marktwerking, bijvoorbeeld voor dit soort internationale treinen. Dat is natuurlijk de puzzel die je steeds probeert te leggen op dit spoor en de balans die je steeds probeert te vinden. In het verleden is er voor een bepaald systeem gekozen. Wij geloven nog steeds dat dat goed is. De Europese rechter zal daar een uitspraak over doen en dan zullen we zien wie er in het gelijk wordt gesteld. Wij hebben wel gezegd dat het belangrijk is om nog eens even met een frisse blik te kijken naar de toekomst van de marktordening. Daarom hebben wij dat onderzoek naar de toekomstige marktordening ingesteld. Ik – het kan ook mijn opvolger zijn – hoop binnen jaar naar uw Kamer toe te komen met een aantal scenario's.

De **voorzitter**:

Dank aan de Staatssecretaris. Ik zie verder geen vragen. Dan gaan we door naar het kopje militaire mobiliteit.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Dit is wat ons betreft een belangrijk onderwerp. Er wordt namelijk veel gesproken over weerbaarheid, defensie en veiligheid. We spreken dan al heel snel over tanks, kazernes en militaire vliegtuigen. Ik ben zelf twee weken geleden in Ulm geweest bij JSEC, het Joint Support and Enabling Command. Daar zie je hoe cruciaal het is om te investeren in infrastructuur. Uiteindelijk zullen die spullen grotendeels via Vlissingen, Rotterdam en de Eemsdelta naar het oosten moeten gaan. Dan zie je niet het alleen het belang van Nederland, maar ook hoe belangrijk het is om met elkaar enorm aan de bak te gaan om dit mogelijk te maken. Op dit moment is de Europese Commissie samen met de NAVO bezig met het inventariseren en prioriteren van 300 knelpunten. Om u een beeld te geven: van die 300 knelpunten zitten er 65 in Nederland. Dan gaat u natuurlijk vragen waar die zitten, maar dat mag ik niet zeggen. Maar 65 van die knelpunten zitten in Nederland. Dat toont het enorme logistieke en infrastructurele belang van een land als Nederland aan en het toont aan dat we aan de bak zullen moeten. Dat is niet alleen maar fysiek, maar ook bureaucratisch. Een van de militairen zei mij: «Het is best bijzonder. In heel Europa hebben we Schengen. Je kunt met je spullen en je bedrijf en als particulier de grens over. Iedereen mag dat, over welke grens dan ook. Behalve als je militair bent, want dan moet je vrachtbrieven inleveren, dingen melden, informatiesystemen gaan koppelen et cetera, et cetera. Dan doet zich vaak de situatie voor dat er een trein stil komt te staan

omdat die niet de juiste voorrangspapieren heeft.» We moeten dus toewerken naar een militair Schengen. Vanuit mobiliteitsperspectief is het voor zowel mij als voor de Minister een belangrijke ambitie om te kijken of we de bouwstenen hiervoor kunnen creëren.

Mevrouw Veltman vroeg naar de capaciteitsverdeling. Het is nu inderdaad zo dat die vaak achteraan staat, in ieder geval op papier. Je merkt in de praktijk dat er echt goed wordt samengewerkt tussen ProRail en Defensie. Uiteindelijk wil je dit kunnen borgen op papier. Daarom heb ik aangekondigd dat ik met een nieuw Besluit capaciteitsverdeling zal komen, waarbij we de militaire vervoersbewegingen voorrang en gegarandeerde plekken kunnen gaan geven. Ik hoop daar dit najaar al mee te starten. De heer Dassen vroeg hoe ik aankijk tegen de investeringen in het spoor en dual-use. Dat is inderdaad ook onderdeel van de knelpuntenaanpak. We zijn goed aan het bekijken hoe we met het geld dat we uittrekken beide kunnen doen. We trekken nu ook geld uit om te investeren in Kijfhoek. Dat is belangrijk voor zowel Defensie als het spoorgoederenvervoer als de Nederlandse industrie. Mevrouw Koekkoek gaf terecht aan dat het enorm veel vrachtwagens oplevert. We moeten ook eerlijk zijn dat het spoorvervoer slechts 6% is van het totale goederenvervoer in Nederland. Dat percentage is ook dalende, zeg ik er maar even bij. Ook vanuit dat perspectief, vanuit die bril, dus niet alleen het belang van passagiers, maar ook van goederen en spullen, zowel militair als voor ons bedrijfsleven, is het van cruciaal belang. Dat was het puntje militaire mobiliteit.

De voorzitter:

Ik kijk even of er vragen zijn. Er is één vraag van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb het ook even gehad over het volgende. Stel dat het spoorgoederenvervoer stilstaat doordat het in bijvoorbeeld Duitsland niet op orde is. Misschien heb ik het net gemist, maar hoe gaat de Staatssecretaris dat gesprek aan met Duitsland, zeker als het over het doorvoeren van militair materieel gaat? Ook daarbij wil je natuurlijk niet dat het stilstaat.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat is terecht een belangrijk knelpunt. Als het gaat om goederenvervoer werken ProRail en DB InfraGO op dit moment intensief samen om dat te voorkomen. Als het gaat om militair vervoer, is er al een goede samenwerking tussen Nederland en Duitsland. Die zijn we nu aan het uitbreiden. Al die knelpunten worden nu in beeld gebracht. Mijn bezoek aan Ulm was een goede vervolgstap daarin. De knelpunten zitten ook echt in de bureaucratie en de informatie-uitwisselingssystemen. Ik heb hen ook uitgenodigd om naar Nederland te komen om de plooiën glad te gaan strijken. Ik hoop dat we dat snel kunnen doen. Daarover heb ik twee weken geleden overigens ook gesproken met mijn Duitse collega.

De voorzitter:

Dank. Dat roept geen vervolgvragen op. Dan gaan we door naar het laatste kopje, het befaamde kopje overig.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Daar heb ik zojuist al één vraag uit beantwoord, namelijk die van mevrouw Veltman. Ik wil niet flauw doen, maar er zijn een aantal vragen gesteld die wat mij betreft bij luchtvaart thuishoren. Met uw permissie ga ik daar dus wat algemener op antwoorden. Het is voor ons Ministerie van belang dat alle modaliteiten goed werken. In het debat van vandaag is mijn prioriteit als Staatssecretaris Spoor het aantrekkelijk maken en het verbeteren van de internationale spoorverbindingen. Alle vragen die zijn gesteld over internationale vluchten, de belasting op afstandsvluchten et

cetera, zou ik toch echt graag willen doorverwijzen naar de Minister van IenW en de Staatssecretaris van Financiën, die hierover gaan.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik denk dat dit wel een beetje de kern van het probleem is. Als je een gesprek hebt over het internationale spoor, dan gaat het natuurlijk ook over hoe je nou voor een gelijk speelveld zorgt. Daarin speelt het een ongelofelijk grote rol hoe de betaalbaarheid van de luchtvaart versus de trein nu geregeld is. Hoe spelen we daar actief een rol in, bijvoorbeeld door het feit dat de luchtvaart geen accijns op kerosine betaalt? Ik zou hier toch wel een reflectie van de Staatssecretaris op willen, want ik neem aan dat hier wel een visie op zit vanuit het kabinet.

Staatssecretaris Aartsen:

Dan loop ik alleen het risico om per maatregel de diepte in te gaan en zal ik toch echt moeten doorverwijzen naar mijn collega's in het kabinet. Ons doel is vooral om het internationale spoor te verbeteren en aantrekkelijker te maken. Om eerlijk te zijn hebben we daar echt nog wel wat meters te maken met elkaar. Volgens mij blijkt ook uit dit debat hoe ingewikkeld dit is. Alle zaken ten aanzien van vliegen hebben ook weer hun eigen problematiek als het gaat om internationaal speelveld en enkele uitvoeringstechnische zaken. Ik verwijs toch echt naar de Staatssecretaris van Financiën als het gaat om accijnzen en btw.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Dat zijn inderdaad de specifieke antwoorden. Ik hoop dat die dan misschien schriftelijk beantwoord kunnen worden door het kabinet en als het kan ook heel graag voor de AFB. Ik kan me namelijk voorstellen dat dit onderwerp daar ook wel aan bod komt. Ik vroeg echter om een visie, een beeld. De Staatssecretaris zegt dat we het internationaal spoor aantrekkelijker moeten maken. De prijs speelt daar natuurlijk wel degelijk een rol in. Nogmaals vraag ik dus of de Staatssecretaris iets kan zeggen over het ongelijke speelveld tussen luchtvaart en spoor.

Staatssecretaris Aartsen:

Allereerst: die vragen kunnen wij vanzelfsprekend netjes schriftelijk beantwoorden. Wat betreft het gelijke speelveld zie ik de tegenstelling minder. Ik vind dat mensen vooral zelf moeten bepalen welke modaliteiten zij kiezen. De keuzevrijheid is daarin cruciaal wat ons betreft. Je wilt ervoor zorgen dat dit soort keuzes aantrekkelijk zijn, voordat je andere keuzes op een andere manier gaat benaderen. Ik concludeer dat we bij de keuze voor internationaal spoor nog een enorme weg te gaan hebben als het gaat om het gewoon simpelweg boeken van een ticket via een klik op je telefoon. Met Skyscanner kun je nu vrij simpel alle aanbieders all over the world zien en ook waar je naartoe zou willen, inclusief hoeveel je dan qua prijs en tijd kwijt bent. Ik constateer echter dat dit voor treinreizen niet met één druk op de knop geregeld is. Dat is een stuk ingewikkelder. Laten we beginnen met het verbeteren van dat soort zaken, zoals de reistijden en alle andere zaken die we net hebben benoemd. Dat is wat ons betreft de prioriteit.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Erkent de Staatssecretaris dat er op dit moment qua belastingen een ongelijk speelveld is tussen spoor en luchtvaart?

Staatssecretaris Aartsen:

Nogmaals, dat komt ook omdat het appels met peren vergelijken is. Vanuit dat perspectief gelden er nou eenmaal andere regels voor accijns en btw. Soms hebben we hier ook te doen met internationale verdragen. Dat geldt voor meerdere dossiers. Daar gelden dus andere spelregels voor. Ik vind dat je dat niet zo kunt vergelijken. Gezien de overtuiging van de partij van mevrouw Kröger snap ik dat zij die tegenstelling opzoekt. In mijn hoedanigheid als Staatssecretaris zou ik die tegenstelling niet willen opzoeken, maar vooral willen kijken hoe we het verbeteren van internationale treinverbindingen aantrekkelijker kunnen maken.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, in allerlaatste instantie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Volgens mij gaat het niet om het opzoeken van een tegenstelling, maar om een feitelijke schetsing van een ongelijk speelveld. Ik hoor het kabinet daar vaak zeer sterk over.

Ik had nog een heel specifieke vraag gesteld over de indirecte kostencompensatie. Dit is een regeling die het kabinet net heeft voortgezet voor grote fossiele vervuilers. Mijn vraag was eigenlijk in hoeverre NS als grootverbruiker van elektriciteit daar ook aanspraak op kan maken.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat is een van de laatste twee vragen die ik nog voor mijn neus heb. Ik moet ook hier schriftelijk op terugkomen. Het is zo'n goede vraag dat wij die niet stante pede kunnen beantwoorden. Voor zover wij nu weten – maar goed, je moet altijd oppassen bij het informeren van de Kamer – krijgt de NS geen IKC-ETS omdat IKC-ETS is gericht op energie-intensieve industriële bedrijven. De NS valt niet onder die doelgroep, maar behoort tot de sector openbaar vervoer en infrastructuur. Maar met uw permissie kom ik daar graag nog even schriftelijk op terug.

De voorzitter:

Oké. De Staatssecretaris komt dus op verschillende vragen nog schriftelijk terug. Dat is in ieder geval een toezegging die wij noteren.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja. De vlieg vragen kunnen we voor de AFB doen. Ik moet even kijken of in diezelfde ... Zijn die deze week al?

De voorzitter:

Nee, de AFB zijn volgende week.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Volgende week?

De voorzitter:

Dat moet dus lukken.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik ga zorgen dat mijn collega die vlieg vragen netjes gaat beantwoorden voor de AFB.

De voorzitter:

Top.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Op de IKC-vragen wil ik graag terugkomen in de volgende voortgangsbrief over internationaal spoorvervoer.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar mevrouw Kröger, die het daar niet helemaal mee eens is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Het lijkt mij dat een vraagstuk dat erover gaat of het mogelijk is, toch voor de AFB beantwoord moet kunnen zijn.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Laat mij toezeggen dat ik ga proberen om dat te doen in die brief. Mocht het onverhoopt anders zijn, zal ik dat in die brief schrijven voor de AFB.

De **voorzitter**:

Dan noteren we dat ook als een toezegging.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. Tot slot de vraag van mevrouw Kröger over de doorgaande tickets. In de Europese verordening over de passagiersrechten staat dat spoorwegmaatschappijen zich inderdaad moeten inspannen om doorgaande tickets aan te bieden. Dus ook de NS zal dat moeten doen. Ik ben bereid om de NS ook hierop aan te spreken.

Voorzitter. Dat waren de vragen.

De **voorzitter**:

Dank. Ik kijk naar de leden of er nog een laatste vraag is. Dat is niet het geval. Ik stel voor dat we dan meteen doorgaan naar de tweede termijn. Daarin houd ik het aantal interrupties wel wat beperkt: één interruptie per vraag, met een maximum van twee interrupties. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik heb een viertal moties. Ze zijn kort en ik ga ze heel snel voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nog steeds geen Europeesbreed ticketsysteem is en tickets vaak slechts een beperkte periode vooruit kunnen worden geboekt;

overwegende dat het kabinet naar aanleiding van de motie-De Hoop/Vedder (23 645, nr. 826) zich inspent voor een EU-breed ticketsysteem;

verzoekt de regering om in Europees verband naast een EU-breed ticketsysteem zich ook in te zetten voor het verder vooruit kunnen boeken van internationale tickets,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Olger van Dijk, Veltman en Dassen.

Zij krijgt nr. 6 (36 563).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verbinding tussen Nederland en Scandinavië gebrekkig is, maar dat de opening van de Fehmarnbelttunnel kansen biedt voor forse verbetering;

verzoekt de regering samen met vervoerders zich in te spannen voor een rechtstreekse verbinding tussen Nederland en Scandinavië,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Dassen.
Zij krijgt nr. 7 (36 563).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vliegen over korte afstanden nog steeds vaak veel goedkoper is dan dezelfde reis per trein;

overwegende dat er sprake is van een ongelijk speelveld waarbij vliegreizen fiscaal voordeel krijgen boven treinreizen;

verzoekt de regering om een voorstel uit te werken om belasting te heffen op transferpassagiers zodat reizigers gestimuleerd worden om kortere afstanden binnen Europa per trein te reizen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Dassen.
Zij krijgt nr. 8 (36 563).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat internationale nachttreinen een goede manier zijn om langere afstanden binnen Europa af te leggen;

constaterende dat er nog veel praktische belemmeringen zijn om nieuwe nachttreinen te laten rijden;

verzoekt de regering om samen met vervoerders en infrabeheerders in overleg te treden om de belemmeringen voor nachttreinen weg te nemen, en de Kamer over de uitkomsten voor 1 januari te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Dassen.
Zij krijgt nr. 9 (36 563).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel. Ik neem aan dat mijn tijd nu op is.

De voorzitter:

Helemaal. Dank, mevrouw Kröger. We slaan mevrouw Veltman even over; daar komen we zo bij terug. De heer Olger van Dijk namens de NSC-fractie.

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

Dank u wel, voorzitter. In de eerste instantie ook dank aan mevrouw Koekkoek, natuurlijk, want we zitten hier dankzij de initiatiefnota. Dank voor de uitgebreide beantwoording en het perspectief dat die schetst om inderdaad een niveau hoger te komen met het internationaal spoorvervoer. Ik heb in ieder geval vandaag gehoord dat velen dit idee ondersteunen, ook de Staatssecretaris. Dat is volgens mij winst. Zo was er ook het idee van de railscanner. Laten we hopen dat die er binnen afzienbare tijd is, zodat we makkelijk onze tickets kunnen gaan boeken. Ik ben blij met de commitment die ik de Staatssecretaris heb horen afgeven om snel een stap te zetten op het gebied van ticketing. Hij heeft al gesprekken gevoerd. Hij zei het niet helemaal, maar ik ga er maar van uit dat hij daarmee door zal gaan, om ook die voortrekkersrol te vervullen. Ik zie hem knikken, dus dat is heel fijn. Ik ben ook blij met de toezegging om, naast het onderzoek naar Amsterdam-Arnhem richting het Ruhrgebied en Frankfurt, ook de verbinding met Hengelo en Eindhoven te onderzoeken. Ik hoorde ook een toezegging – die is wat mij betreft iets te beperkt, maar ik ben er wel al blij mee – dat voor de verkiezingen nog een inventarisatie wordt gemaakt van grensoverschrijdende spoorverbindingen en hoe kansrijk die zijn. Dat is voor ons een belangrijk punt. We willen daar wel een stap verder in gaan. Ik begrijp dat de Staatssecretaris zegt dat hij demissionair is. Tegelijkertijd geven wij als Kamerleden het kabinet en de Staatssecretaris de ruimte om verder te gaan. Daarom heb ik de volgende motie, om juist op dit punt al een extra stapje te zetten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op verschillende trajecten in de grensregio's, zoals Nijmegen-Kleef, Roermond-Mönchengladbach en Maastricht-Hasselt, in het verleden personenvervoer bestond en infrastructuur deels nog aanwezig is;

overwegende dat goed functionerend en grensoverschrijdend openbaar vervoer de bereikbaarheid van onderwijs, werk, voorzieningen en verschillende economische centra vergroot en een duurzaam alternatief biedt voor de auto;

overwegende dat reactivering van bestaande spoortrajecten bijdraagt aan de Europese doelstelling om in 2030 het aantal internationale treinreizen te verdubbelen en de CO₂-uitstoot te verminderen;

verzoekt de regering om:

- in samenwerking met Duitsland en België een inventarisatie te maken van kansrijke grensoverschrijdende spoorverbindingen;
- de mogelijke vervolgstappen tot het reactiveren van nog aanwezige trajecten te bezien;
- de Kamer uiterlijk eind dit jaar te informeren over de voortgang en gemaakte afspraken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk en Dassen. Zij krijgt nr. 10 (36 563).

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

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank, meneer Olger van Dijk. Voordat we naar mevrouw Veltman gaan, gaan we nog even naar de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Op dit moment wijken al veel Nederlanders uit naar omringende landen om vandaaruit met het vliegtuig te vertrekken. Dat is namelijk veel goedkoper dan met het gezin vanuit Nederland te vertrekken. De initiatiefnemer verwacht dat meer reizigers de trein gaan pakken dan het vliegtuig, doordat vliegen eerlijker wordt belast. Wij vragen ons nogmaals af waar die verwachting dan op is gebaseerd. Op de eerste vraag die ik net stelde, zou ik graag van de Staatssecretaris ook een antwoord willen hebben. Deelt hij deze mening?

Vliegen vanuit Nederland is nu oneerlijk: vliegen is hier al duurder dan in de ons omringende landen. Wij vragen ons echt af welke oplossingen er zijn voor deze oneerlijke concurrentie. Ook verwacht de initiatiefnemer dat dit voorstel negatieve gevolgen heeft voor de luchtvaartsector. Dat schrijft ze zelf op. We praten dan over 5.600 vluchten van en naar dertien Europese steden, die uiteindelijk in 2030 vervangen kunnen gaan worden – kunnen gaan worden – door de trein. De PVV zegt dat dit inderdaad negatief is. Dat vinden wij ongewenst. De kans dat het aantal vluchten vanuit buurlanden toeneemt, wordt alleen maar groter. Je kan je afvragen of dat een gewenste ontwikkeling is. De initiatiefnemer schrijft dat de mogelijke negatieve gevolgen voor de luchtvaartsector eventueel worden opgeheven doordat de vrijvallende capaciteit dan wordt opgevuld door langeafstandsvluchten. Dit zal ongetwijfeld gebeuren, want de praktijk is dat vrijvallende slots op Schiphol worden ingevuld door andere vluchten en eventueel andere vliegmaatschappijen. De vraag is dan ook: wie neemt wie in de maling? Of bedoelen we hiermee het klimaat, waar door diversen naar wordt verwezen?

Voorzitter. De initiatiefnemer verwijst naar het meebetalen vanuit het buitenland. Ik stel nogmaals de volgende vragen. Door wie dan allemaal? En hoeveel? Want als het uit Brussel komt, is het één antwoord, namelijk de bekende sigaar uit eigen doos, want Nederland is een van de grootste

nettobetalers. Zijn alle financiën gedekt? Want ons gevoel is dat Nederland heel veel gaat betalen. De Noord/Zuidlijn is een financieel drama. Waarom kunnen de Lelylijn of de Nedersaksenlijn dan niet gerealiseerd worden?

Tot slot, voorzitter, want ik rond af. Het spoor is een grootverbruiker van energie. In de loop der tijd zijn we van het volledig voorzien in stroom vanuit kernenergie overgegaan naar een beetje kernenergie, een beetje wind, een beetje zon, een beetje kolen en een beetje gas om de zaak draaiende te houden. Ziet de Staatssecretaris een kans om dit weer terug te draaien? Zouden we daarmee de prijs van het spoor iets kunnen verlagen?

Tot slot, echt tot slot. De keuzevrijheid staat bij ons hoog in het vaandel, maar gelijktijdig zeggen wij: zorg ervoor dat ons spoor op orde is, zowel binnenlands als voor de reizigers in de regio, voordat we een ander erop aanspreken.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Boutkan. Dit roept nog een vraag op bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik was benieuwd in welk...

De **voorzitter**:

Meneer Boutkan, wilt u uw microfoon even uitzetten?

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik was benieuwd in welk jaar onze volledige energievoorziening uit kerncentrales kwam volgens de heer Boutkan. Hij had het erover dat dat in het verleden zo was.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dat was al mogelijk, want het spoor draaide jarenlang op Franse kernenergie. Dat hebben ze in het verleden afgeschaft. Ik zie u heel bedenkelijk kijken. U grijpt meteen naar uw telefoon voor hulp. Maar het is gewoon zo. We hebben namelijk – ik verwacht het antwoord dadelijk wel van de Staatssecretaris – jarenlang op Franse kernenergie gedraaid op ons net. Als we nou sneller waren geweest met onze Nederlandse kerncentrales, dan hadden we zelf ook onze eigen broek op kunnen houden.

De **voorzitter**:

We gaan zo het antwoord van de Staatssecretaris horen. Mevrouw Veltman, uw tweede termijn namens de VVD-fractie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat nieuwe vervoerders alleen kunnen investeren in materieel en personeel als zij meerjarige zekerheid hebben over capaciteit op het spoor;

constaterende dat het aanbod van extra treindiensten daardoor achterblijft;

overwegende dat kaderovereenkomsten nodig zijn om die zekerheid te bieden en de vereiste prioriteit in capaciteit te regelen;

overwegende dat het voor reizigers van belang is dat het huidige aanbod van binnenlands personenvervoer wordt beschermd maar dat de beschikbare spoorcapaciteit ook optimaal wordt benut;

overwegende dat ProRail de onafhankelijkheid en expertise heeft om de mogelijkheden voor de aanpassing van het Besluit capaciteitsverdeling te onderzoeken;

verzoekt de regering ProRail te verzoeken voorstellen uit te werken voor aanpassing van het Besluit capaciteitsverdeling, gericht op juridisch bindende kaderovereenkomsten die vervoerders meerjarige zekerheid geven, zodat de beschikbare spoorcapaciteit optimaal wordt benut en reizigers het beste aanbod krijgen, en de Kamer hierover voor het einde van het jaar te informeren met een concreet tijdpad,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Veltman.

Zij krijgt nr. 11 (36 563).

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat is één. Ik heb er hierna nog twee. Die zijn wat korter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vervoerders voor internationale lijnen nu met elk land afzonderlijk afspraken moeten maken, wat leidt tot onzekerheid en vertraging bij de start van nieuwe verbindingen;

overwegende dat extra internationale lijnen, zoals Groningen-Parijs, Amsterdam-Berlijn en Amsterdam-Londen, alleen van de grond komen als afspraken tussen landen beter op elkaar aansluiten;

van mening dat eenduidige internationale kaderovereenkomsten meer zekerheid bieden aan vervoerders en dit sneller leidt tot nieuwe verbindingen;

verzoekt de regering om met de buurlanden, waaronder in elk geval Duitsland, België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, gezamenlijke internationale kaderovereenkomsten tot stand te brengen zodat er sneller meerjarige zekerheid ontstaat voor vervoerders van internationale trajecten en nieuwe verbindingen dus sneller tot stand kunnen komen, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Veltman en Olger van Dijk.
Zij krijgt nr. 12 (36 563).

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat alle spoorvervoerders in Nederland hun operatie moeten kunnen uitvoeren, waarbij het reizigersbelang voorop dient te staan;

verzoekt de regering om te verkennen wat nodig is om de noodzakelijke infrastructurele systeemtaken voor reizigersvervoer per spoor onafhankelijk bij ProRail te beleggen zodat alle vervoerders hier optimaal gebruik van kunnen maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Veltman.
Zij krijgt nr. 13 (36 563).

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank, mevrouw Veltman. Ik vraag mevrouw Kröger of zij heel even het voorzitterschap wil overnemen. Dan kan ik ook nog twee moties indienen.

Voorzitter: Kröger

De **voorzitter**:

Zeker. Ik geef graag het woord aan de heer Dassen.

De heer **Dassen** (Volt):

Dank, voorzitter. Dank aan de initiatiefneemster voor de mooie initiatiefnota en de heldere beantwoording.
Ik heb nog twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het goederenvervoer al drie jaar krimpt door hoge kosten en dat de infraheffingen voor opstellen en rangeren sinds 2022 fors

zijn verhoogd en hoger liggen dan in het buitenland, waardoor de modal shift wordt belemmerd;

overwegende dat het spoor vaak in slechte staat verkeert en de prijs-kwaliteitverhouding uit balans is;

verzoekt de regering in 2026–2029 extra middelen vrij te maken om deze infraheffingen terug te brengen tot het tariefniveau van 2022, geïndexeerd met inflatie, ter versterking van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dassen en Koekkoek.
Zij krijgt nr. 14 (36 563).

De heer **Dassen** (Volt):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er grote vraag is naar internationale nachttreinen en dat European Sleeper in 2023 door de EU is aangewezen voor een pilot Amsterdam-Barcelona, maar dat door ontbrekende afspraken en onzekerheden geen financierbare businesscase mogelijk is;

verzoekt de Staatssecretaris het voortouw te nemen om met de betrokken lidstaten afspraken te maken voor een snelle start van de pilot en via nationaal of Europees instrumentarium de lease of aanschaf van rollend materieel mogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dassen en Koekkoek.
Zij krijgt nr. 15 (36 563).

De heer **Dassen** (Volt):

Dan zou ik aan mevrouw Kröger willen vragen of ik mijn naam ook onder haar moties zou mogen zetten. Dat zou ik erg waarderen. Dat is mijn bijdrage in de tweede termijn.

De voorzitter:

Ik neem het woord om te zeggen: uiteraard. Ik heb de partij van de indieners van deze mooie nota graag onder mijn moties. Dan geef ik het voorzitterschap terug aan de heer Dassen.

Voorzitter: Dassen

De voorzitter:

Dank. Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Vijf minuten? Om 13.35 uur zijn we terug voor de appreciaties van de moties.

De vergadering wordt van 13.28 uur tot 13.35 uur geschorst.

De voorzitter:

Welkom terug, allemaal. We zijn bij de behandeling van de initiatiefnota Alle Seinen op Groen. We zijn aangekomen bij de tweede termijn van de initiatiefnemer en de Staatssecretaris. Ik geef eerst het woord aan mevrouw Koekkoeck voor de beantwoording van een of twee vragen die nog aan haar gesteld waren.

Mevrouw **Koekkoeck** (Volt):

Dank, voorzitter. Volgens mij waren er inderdaad nog twee vragen van de heer Boutkan. Een ging over de negatieve gevolgen voor de luchtvaart. Er zullen als het goed is minder vluchten gaan. Dat hebben we ook in Spanje gezien. Op het moment dat de hogesnelheidsverbinding tussen Barcelona en Madrid werd aangelegd, nam het luchtverkeer af op die route. Dat is een logisch gevolg. Vanuit mij bekeken is dat ook een wenselijk gevolg. Tegelijkertijd wil ik daaraan wel toevoegen dat ik ook een aantal keer, in de nota en ook net in het debat met de collega's, gesproken heb over air-railhubs, waar luchtvaart en treinverkeer elkaar ondersteunen. Daarin zie ik de toekomst, zeker ook voor kortereafstandsvluchten, gezien de verhouding tussen trein en vluchten binnen Europa. Daar zie ik een toekomstig verdienmodel, juist ook voor luchtvaart zoals bij Schiphol, waarvoor de Noord/Zuidlijn overigens heel relevant is. Dat betekent uiteindelijk dat voor luchtvaartmaatschappijen en vliegvelden het verdienmodel niet meteen in elkaar dondert, maar wel verandert. Dat lijkt me wenselijk, gezien de hoeveelheid CO₂ die uitgestoten wordt, maar ook gezien luchtvervuiling, ruimtegebruik et cetera.

Dan was er nog de vraag waar het geld vandaan komt. Er werd gezegd dat Nederland nettobetaler is aan Europa. Daar valt natuurlijk wel het een en ander op af te dingen. Uit onderzoek komt eigenlijk keer op keer naar voren dat we als Nederland heel veel meer verdienen aan het feit dat we onderdeel zijn van Europa dan dat we afdragen aan Europa. Dus feitelijk klopt dat niet. Ik wil er ook aan toevoegen dat het geld dat door Nederland ingelegd wordt in Europa niet een-op-een weer terugkomt. Wat wij inleggen, komt driedubbel terug, juist ook bij een investering als de Lelylijn. Die twee dingen wil ik dus nog toevoegen.

Uiteraard wil ik nogmaals mijn dank uitspreken aan de Staatssecretaris maar ook aan de collega's dat we dit debat hebben kunnen voeren.

De voorzitter:

Dank. Meneer Boutkan, heel kort.

De heer **Boutkan** (PVV):

Heel kort. Daarover zullen wij van mening blijven verschillen. Dat wilde ik maar weer even kwijt.

De voorzitter:

Dat is duidelijk. Dank aan de heer Boutkan, dank aan mevrouw Koekkoeck. Dan ga ik door naar de Staatssecretaris voor de beantwoording en de appreciatie van de moties.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Een drietal vragen en een tiental moties.

Mevrouw Kröger heeft nog gevraagd naar het pleiten voor betere rechten voor reizigers. Ik kan toezeggen dat we dat gaan doen bij de Europese Commissie. Reizigers hebben betere rechten wanneer er sprake is van doorgaande tickets. In de verordening is daar op dit moment een inspanningsverplichting voor opgenomen. Ik ben ook bereid om het belang van die doorgaande tickets vanuit Nederland bij de Europese Commissie en de Transportraad te agenderen.

De voorzitter:

Dat roept één korte vraag op bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Dat is heel goed, want de verordening waarin dat nu is geregeld, ligt nu voor een review voor. Dit is dus ook het logische moment om te zeggen: oké, ook reizigers die veel overstappen of van vervoerder wisselen zouden dezelfde rechten moeten hebben.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat kunnen we dan in die review meenemen. Mevrouw Veltman vroeg mij iets over de invoertermijnen van de Europese ticketingvoorstellen. De Europese Commissie verwacht haar voorstel eind «25, begin «26 te kunnen doen. Dan moet er nog Europese besluitvorming plaatsvinden, en daarna moeten er nog inwerkingtredingstermijnen worden aangenomen. We moeten dus realistisch zijn: we zien dit niet voor 2029 gebeuren. Wél kan ik toezeggen dat wij inzetten op de samenwerking met sectorpartijen. Op dit moment lopen er al tal van initiatieven vanuit sectorpartijen om zelf, proactief, met plannen hiervoor te komen; dat blijven we zeker stimuleren.

Dan had de heer Boutkan nog iets gevraagd over kernenergie. Met uw permissie, voorzitter, en in het kader van consistentie doe ik die in het bakje luchtvaart. Daar zijn andere debatten voor.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Boutkan daarmee in kan stemmen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Gelukkig, gelukkig. Dan ga ik nu door naar de moties.

De **voorzitter**:

Daar komt later nog de beantwoording van.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zeker.

De **voorzitter**:

Gaat u door naar de moties.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie op stuk nr. 6 van mevrouw Kröger c.s. kan ik oordeel Kamer geven. Ik ben zeker bereid om me hiervoor in te zetten. We hebben ook twee goede momenten op Europees niveau om dit te doen bij de twee eerdergenoemde wetsvoorstellen.

De motie op stuk nr. 7 krijgt ook oordeel Kamer. Daarbij moet ik wel opmerken dat die verbindingen door vervoerders zelf moeten worden opgezet. Daar moet ook een businesscase onder komen, maar in de reguliere gesprekken die wij voeren met vervoerders kan ik deze wens zeker doorgeven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 7 krijgt oordeel Kamer en de motie op stuk nr. 6 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie op stuk nr. 8 moet ik ontraden. Daarbij refereer ik aan de beantwoording van de Staatssecretaris Fiscaliteit over een motie met dezelfde strekking die kortgeleden is ingediend en waarover nog gestemd moet worden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 8 is ontraden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie op stuk nr. 9 kan ik oordeel Kamer geven. Mijn opvolger zal erop terugkomen in de visie internationaal spoor.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 9: oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie op stuk nr. 10 zou technisch gezien overbodig zijn omdat er al heel veel informatie over deze spoorverbindingen beschikbaar is, maar als ik 'm zo mag lezen dat ik dat nog goed uiteen mag zetten in de eerder toegezegde brief voor de verkiezingen, dan kan ik deze motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Ik zie dat dat oké is, dus dan krijgt de motie op stuk nr. 10 oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ook de motie op stuk nr. 11 kan ik oordeel Kamer geven. Wij gaan er graag mee aan de slag. We gaan wel proberen of we dit in lijn kunnen brengen met de nieuwe Europese verordening als het gaat om capaciteitsmanagement. Wij verwachten dat nog tijdens het Deense voorzitterschap de triloog hierop zal zijn afgerond.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 11: oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. Ook de motie op stuk nr. 12, over internationale kaderovereenkomsten, kan ik oordeel Kamer geven. Deze is in lijn met de ambitie van het kabinet. Ik ga ook met andere partijen in gesprek om te kijken of we dit met de buurlanden zo kunnen organiseren.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 12: oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Daarbij wil ik wel benadrukken dat de kaderovereenkomsten zelf een overeenkomst zijn tussen ProRail en de vervoerders, of de infrabeheerders en de vervoerders. Dat is natuurlijk niet vanuit de Nederlandse regering.

De motie op stuk nr. 13 kan ik ook oordeel Kamer geven. Het is zo dat het grootste deel van de infrastructurele systeemtaken reeds is belegd bij ProRail, maar zoals ik al eerder in het debat zei, zullen wij ook deze onderdelen en de vraag waar we dit het beste kunnen beleggen, meenemen in de Toekomstige Marktordening Spoor. Die zal binnen nu en een jaar naar u toe komen.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 13: oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie op stuk nr. 14 moet ik helaas ontraden vanwege het ontbreken van dekking.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 14: ontraden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Als ik de motie op stuk nr. 15 technisch lees, zit er ook een dekkingsspanning op, om het maar even zo te noemen. Maar als ik de motie zo mag lezen dat wij niet zelf als Rijk vanuit de begroting instrumentarium gaan leasen of materieel gaan afschaffen – er zijn misschien mensen bij lenW die een eigen trein zouden willen, maar laten we daar maar niet aan beginnen – en als ik de motie zo mag lezen dat wij dit willen gaan stimuleren en kijken hoe we slimme dingen kunnen verbinden, dan kan ik 'm oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Dat kan. Daarmee krijgt de motie op stuk nr. 15 oordeel Kamer. Dan zie ik nog mevrouw Veltman met een vraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik had nog een vraag over de appreciatie van de motie op stuk nr. 13. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat hij een en ander meeneemt in de Toekomstige Marktordening Spoor, maar de motie vraagt om die verkenning wel nu al te doen. Wij hebben veel vervoerders gesproken die nu al met problemen zitten die over de systeemtaken gaan die nog niet bij ProRail belegd zijn. Ik wilde dus vragen of die verkenning al gedaan kan worden, en of daar al op eerdere termijn aan de Kamer over teruggekoppeld kan worden, want die marktordening zal langer op zich laten wachten.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Als het nu al knelt, is dat natuurlijk iets wat ze gewoon nu kunnen aandragen. Het zou nu ook onafhankelijk moeten zijn van waar het zit. Wij nemen dit mee in die verkenning. Het lijkt me wel verstandig om dit gewoon in die toekomstverkenning mee te nemen. Dit is namelijk onderdeel van het toekomstbeeld over hoe je met een marktordening om zou gaan: laat je dat bij één partij, bij meerdere partijen, of stel je daarvoor een onafhankelijke partij beschikbaar? Dat is wel inherent aan het bredere toekomstplaatje, als het gaat om marktordening. Als mevrouw Veltman knelpunten heeft, dan hoor ik die ook graag, want, nogmaals, het zou nu geen knelpunt moeten zijn.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben het van harte eens met de Staatssecretaris dat het geen knelpunt zou moeten zijn. Ik zou dan willen vragen om aanvullend op de motie alstublieft het gesprek aan te gaan met verschillende vervoerders over de knelpunten die zij ervaren. Prima als de Staatssecretaris dat toe kan zeggen, want ik heb begrepen dat er nu echt problemen zijn en daar moeten we nu naar luisteren. Ik zit hier om dat ook over te brengen, dus als dat kan gebeuren, graag.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat kan ik van harte toezeggen. Als er nu acute knelpunten zijn, dan luisteren we daar graag naar en gaan we kijken hoe we dat netjes kunnen oplossen. Voor de toekomst wil ik wel even het hele integrale plaatje zien, vandaar.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 13 blijft dus oordeel Kamer, met de uitleg en deze aanvulling van de Staatssecretaris erbij. De heer Boutkan voor de allerlaatste vraag.

De heer **Boutkan** (PVV):

Nou, ik hoop niet mijn allerlaatste, maar gezien de tijd natuurlijk wel, voorzitter. Met het tweede antwoord dat de Staatssecretaris gaf, klaart hij

een klein beetje de lucht, maar het gevoel bij ons was dat hij met zijn eerste antwoord toch het probleem dat er daadwerkelijk is voor zich uitschuift. Dat wordt niet opgelost. Dat gaat om de problemen die er met de systeemtaken en het monopoliegebeuren van de NS zijn. We hebben recentelijk de uitspraak in het noorden van het land gezien. Ook wij ondersteunen de oproep van mevrouw Veltman om te komen tot een oplossing. Los het probleem op, waar dat er ook mag zijn, zeg ik heel voorzichtig tegen de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zeker. Het zou niet zo moeten zijn dat de NS, als die systeemtaken uitvoert, nu de eigen business bevoordeelt boven andere vervoerders. Dat is nu dus al zo. Maar als daar signalen over zijn, ontvangen we die graag, zullen we die netjes oppakken en zullen we er ook gesprekken over voeren.

De **voorzitter**:

Dank. Dat roept geen verdere vragen meer op. Dan wil ik naar de toezeggingen. Er zijn vijf toezeggingen gedaan.

- Een toezegging aan mevrouw Kröger. De Staatssecretaris zegt toe voor de Algemene Financiële Beschouwingen een brief naar de Kamer te sturen over de IKC.
- Een toezegging aan de heer Olger van Dijk. De Staatssecretaris zegt toe voor de verkiezingen een brief naar de Kamer te sturen over de focus op de korte termijn, waaronder de reactivatie van grensoverstijgende verbindingen.
- Een toezegging aan mevrouw Kröger. De Staatssecretaris zegt toe een brief naar de Kamer te sturen over de investeringsmogelijkheden binnen EUROFIMA.

De vraag is alleen nog wanneer de Staatssecretaris dit wil doen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het gaat ons lukken om dat voor de verkiezingen nog in die brief mee te nemen.

De **voorzitter**:

«Voor de verkiezingen.» Dat noteren wij.

- Een toezegging aan de heer Olger van Dijk. De Staatssecretaris zegt toe in de lopende onderzoeken ook het perspectief op het spoor richting Frankfurt mee te nemen.

Wanneer kunnen we dit verwachten?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat wordt het voorjaar.

De **voorzitter**:

Dan noteren wij «het voorjaar».

- De Staatssecretaris zegt toe binnen een jaar een brief naar de Kamer te sturen over het onderzoek naar de toekomst van de marktverordening. Dat is een toezegging aan mevrouw Veltman.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dan komt het hele toekomstbeeld naar u toe.

De **voorzitter**:

Ja, helemaal goed. Dat wist mevrouw Veltman al, maar dit zal in ieder geval meegenomen worden.

- De Staatssecretaris zegt toe om voor de Algemene Financiële Beschouwingen een schriftelijke reactie naar de Kamer te sturen op de

vragen die gesteld zijn op het snijvlak met luchtvaart. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik wil even ingewikkeld doen. Ik ga mijn collega's, de Minister van IenW en de Staatssecretaris van Financiën, verzoeken om deze vragen voor de AFB te versturen. Ik ga die dus niet zelf versturen. In het kader van tekenen van brieven en zo ... Ik ga mijn collega's verzoeken dit te doen.

De **voorzitter**:

Dat is helemaal goed, maar wij gaan ervan uit dat de Staatssecretaris het lukt om te zorgen dat de Minister dit zo snel mogelijk naar ons toestuurt, zodat het meegenomen kan worden bij de Algemene Financiële Beschouwingen. Dat waren de toezeggingen.

Ik dank de Staatssecretaris, de collega's en natuurlijk de initiatiefnemer die ons hier heeft samengebracht met de nota Alle Seinen op Groen. Ik dank ook iedereen op de publieke tribune en iedereen die thuis heeft meegekeken. Ik wens iedereen een hele fijne maandag.

Sluiting 13.50 uur.