

Tweede Kamer, Spoor

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 18 december 2025 overleg gevoerd met de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 9 juli 2025 inzake gezamenlijke reactie IenW en JenV op rapport Handhaven in het openbaar vervoer (23645, nr. 865);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 22 augustus 2025 inzake aansprakelijkstelling consortium Hollandse Meren (22026, nr. 526);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 2 september 2025 inzake perspectief Lelylijn (36600-A, nr. 67);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 29 augustus 2025 inzake tussenuitspraak CBb en wijziging van de concessie voor het hoofdrailnet (29984, nr. 1261);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 16 juli 2025 inzake NS-tarieven in 2026 en verder (29984, nr. 1260);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 23 september 2025 inzake tussenuitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb) van 9 september 2025 in de beroepsprocedure over de gunning van de concessie voor het hoofdrailnet 2025-2033 (HRN-concessie) (29984, nr. 1262);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 10 oktober 2025 inzake programma Een veilig station; altijd voor iedereen! (28642, nr. 114);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 3 november 2025 inzake vervoer gevaarlijke stoffen (30373, nr. 81);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 4 november 2025 inzake ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor (29984, nr. 1266);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 november 2025 inzake beantwoording vragen van het lid Kröger over de initiatiefnota van het lid Koekkoek "Alle Seinen op Groen" (Kamerstuk 36563-2) (36563, nr. 17);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 5 november 2025 inzake halfjaarverantwoordingen ProRail en NS 2025 (29984, nr. 1267);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 22 oktober 2025 inzake toekomstbeeld spoorgoederenvervoer (29984, nr. 1265);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 10 oktober 2025 inzake beschikking tot wijziging van artikel 44 van de hoofdrailnetconcessie (29984, nr. 1264);

- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 13 oktober 2025 inzake weerbaarheid en militaire mobiliteit spoor (30821, nr. 321);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 6 oktober 2025 inzake startbeslissing Nedersaksenlijn (36800-A, nr. 6);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 30 september 2025 inzake dertiende voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de eerste helft van 2025 (32404, nr. 129);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 8 december 2025 inzake voortzetting gesprek met Arriva over de noordelijke lijnen naar aanleiding van tussenuitspraak CBb (29984, nr. 1268);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 9 december 2025 inzake Vervoerplan NS 2026 en Beheerplan ProRail 2026-2027 (29984, nr. 1269);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 10 december 2025 inzake voortgang realisatie derde Spoor Emmerich-Oberhausen (29984, nr. 1270);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 2 december 2025 inzake voortgangsbrief spoorveiligheid (29893, nr. 284);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 2 december 2025 inzake uitkomsten Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel 14 mei 2025 (23645, nr. 875);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 11 december 2025 inzake voortgang HSL-Zuid (22026, nr. 527);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 12 december 2025 inzake informeren aandeelhoudersvergadering ProRail en benoeming voorzitter raad van commissarissen (29984, nr. 1271).

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Peter de Groot

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Van der Graaf

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Boelsma-Hoekstra, Van Duijvenvoorde, Goudzwaard, Grinwis, Peter de Groot, Heutink, De Hoop, Huidekooper en Schutz,

en de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 10.00 uur.

De voorzitter:

Een hele goede morgen, dames en heren. Een hartelijk welkom aan iedereen op de publieke tribune die dit debat gaat volgen en ook een hartelijk welkom aan de mensen die dit debat via de livestream volgen. Welkom aan de staatssecretaris en de ambtelijke

ondersteuning. Welkom aan de leden. We gaan beginnen met dit commissiedebat Spoor. We beginnen met de eerste termijn van de kant van de Kamer. U heeft maximaal vijf minuten spreektijd. Ik wil voorstellen om te beginnen met vier interrupties en dan kijken we even hoe dit debat verloopt. We hebben vierenhalfuur voor dit debat, tot 14.30 uur. Ik wil ook schorsen voor de lunch rond de middag. We gaan kijken of die schorsing kan samenvallen met de stemmingen die we nog hebben. Het kan zijn dat we nog op een ander moment moeten schorsen om te gaan stemmen met elkaar, maar dat zien we dan wel. Laten we starten met dit debat.

Ik geef het woord aan de heer Heutink namens de PVV. Ga uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Een debat over het spoor is geen debat over het spoor als er niet een twee pagina's vullend interview is met de CEO van NS, Wouter Koolmees. Dat was vanochtend het geval in het AD. We konden lezen dat het eigenlijk allemaal wel goed gaat op het spoor, dat de verhoging van 6,5% volgend jaar eigenlijk niet zo erg is. Het is natuurlijk makkelijk praten voor een directeur die €480.000 per jaar verdient. Dan kun je het immers ook wel lijden. Als je de cijfers van NS bekijkt en de prognose erbij pakt, dan valt op dat de prestaties vanaf september in een vrije val zitten, waarna er in november iets raars gebeurt: ineens lijkt de weg omhoog ingezet te worden, hoewel dat normaliter niet de beste maanden zijn voor de vervoerder. Is dit een kerstwonder, vraag ik de staatssecretaris, of is er iets anders aan de hand?

Feit is dat de prestaties beter lijken te zijn dan vorig jaar; mijn complimenten daarvoor aan zowel ProRail als NS. Maar we moeten niet te hard juichen. Nog steeds zijn meer dan 350 treinritten per dag te laat, 350 per dag! Laten we dan ook niet stellen dat de problemen op het spoor zijn opgelost, want dat is echt niet zo, ondanks de juichstemming vanochtend in het AD. De vraag is hoe we ervoor gaan zorgen dat het nog beter gaat. Immers, deze staatssecretaris heeft nul komma nul in te brengen bij NS en ProRail, nul komma nul.

Mijn eerste vraag aan de staatssecretaris: denkt u dat u meer dan voldoende invloed heeft op de spoorbedrijven, de dienstverlening en de noodzakelijke infrastructuur? Weet de staatssecretaris precies wat hij kan verwachten? Heeft hij het gevoel in controle te zijn? Ik kan me het haast niet voorstellen en ik denk de staatssecretaris zelf ook niet. Immers, hij gaat niet zelf naar de aandeelhoudersvergadering van ProRail, maar stuurt structureel zijn hoogste ambtenaar ernaartoe. Waarom maakt hij hier geen tijd voor, wil ik van hem weten. Is het niet belangrijk genoeg?

Voorzitter. Nog geen 24 uur was D66'er Wouter Koolmees verkenner of het nieuws kwam naar buiten dat de prijs voor een treinkaartje opnieuw door het dak gaat. Als dit is wat het D66-kabinet gaat leveren, dan mag de treinreiziger zijn hart en daarmee ook zijn portemonnee vasthouden. Want terwijl diezelfde verkenner een schaamteloze €480.000 per jaar opstrijkt als directeur van NS, wordt alsof het niets is doodleuk een volgende prijsverhoging aan de reiziger opgelegd, alsof prijsverhogingen ervoor zorgen dat de treinen ineens voller zijn met mensen die bereid zijn om meer dan €60, zelfs bijna €70, te betalen voor een retourtje Enschede-Den Haag. Dat zijn bedragen om gek van te worden. Dit is een vicieuze cirkel waar zonder fors ingrijpen niet uit te komen is. Wie denkt dat op deze manier de reizigers weer massaal de trein gaan pakken, kan dat echt vergeten.

Er zijn inmiddels bedrijven die hun boterham verdienen met het doen van claims als een trein weer eens vertraagd is. Dit kost NS miljoenen. Er is dus gewoon een verdienmodel ontstaan omdat er op het spoor niet geleverd wordt. Dat kan toch niet waar zijn, vraag ik aan de staatssecretaris. De simpelste manier om geld te besparen, is gewoon op tijd rijden. Hoe gaat hij deze vicieuze cirkel doorbreken, wil ik van hem weten.

Voorzitter. Niet alleen de prestaties zijn een groot probleem op het spoor; ook de veiligheid is in het geding. Zo vraagt de PVV al jaren om bodycams voor het treinpersoneel, om een ID-check en toegang tot het rijbewijsregister voor ov-boa's. Snap de staatssecretaris dat langer wachten echt geen optie meer is? Kijk naar alle ellende op het treinstation in Maarheeze, veroorzaakt door asielzoekers die al lang en breed het land uitgeknikkerd hadden moeten worden. Ik wil weten hoe de staatssecretaris het overlastgevende tuig de baas gaat worden. De trein moet een veilige plek zijn. Wachten is geen optie meer. Waar blijft de spoorwegpolitie als je die nodig hebt, vragen we aan de staatssecretaris.

Tot slot, voorzitter, wil ik het hebben over de ellende op de hsl. In de laatste brief stelt de staatssecretaris dat er afstand is gedaan van de oude meetmethode ten aanzien van de prestaties. Deze meetmethode sloeg namelijk consistent negatief uit. Dat krijg je ook als je bruggen verkeerd ontwerpt, zeg ik tegen de staatssecretaris. Maar wat doe je dan? In plaats van de mouwen op te stropen en de boel op orde brengen, ga je natuurlijk de meetmethode aanpassen. En wat blijkt? Dat werkt. Wat mooi! Er lijkt vooruitgang te zijn geboekt, aldus de staatssecretaris. Denkt de staatssecretaris nou echt dat wij gekke Harry zijn? De reiziger en wij worden compleet voor de gek gehouden. In plaats van de slechte prestaties onder het tapijt te moffelen moet u ervoor zorgen dat de prestaties omhooggaan. Dit soort spelletjes, gewoon de meetmethode aanpassen en doen alsof het allemaal een stuk beter gaat, is Nederland spuug- en spuugzat. Als de staatssecretaris zijn eigen straatje schoon wil vegen, dan moet hij dat maar lekker thuis doen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Ook welkom aan de heer Grinwis. De heer Grinwis was binnen, maar ging daarna weg. Inmiddels is hij weer terug; fijn voor dit debat. Dank u wel, mooi dat u er bent. We gaan naar de heer Goudzwaard voor de inbreng namens JA21. Ga uw gang.

De heer Goudzwaard (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Sinds haar oprichting pleit JA21 voor de komst van de Lelylijn. Zonder deze verbinding verslechtert het investerings- en vestigingsklimaat in de regio, stagneert arbeidsdiversificatie en blijft talent wegvloeien. Op termijn zet dat simpelweg onze leefbaarheid onder druk. Juist daarom was het bijzonder pijnlijk dat in april 2025 het gereserveerde Lelylijnbudget door het toenmalige kabinet is aangewend voor andere doelen. Provincies werden tegen elkaar uitgespeeld en perspectief werd ingeruild voor kortetermijnpolitiek. Maar goed, dat is gebeurd en nu moeten we vooruitkijken. JA21 is blij dat er inmiddels een Lelylijngezant is aangesteld, maar een gezant zonder duidelijke opdracht en politieke ijkpunten is niet veel meer dan een wassen neus. Is de staatssecretaris bereid de Kamer elk kwartaal niet alleen te informeren, maar daarbij ook

te rapporteren over duidelijke mijlpalen, zoals uitgewerkte financieringsscenario's, bestuurlijke afspraken en momenten waarop keuzes voorliggen?

Voorzitter. Dan de gunning van de HRN-concessie aan NS. Dat heeft geleid tot een stapeling van juridische procedures. De Europese Commissie is inmiddels een infractieprocedure tegen Nederland gestart. De kern is eigenlijk heel simpel: geen marktanalyse betekent juridisch drijfzand. Een dergelijke analyse is gebruikelijk, Europeesrechtelijk verankerd en in andere dossiers wel toegepast. Ondanks adviezen van de landsadvocaat en lopende procedures kiest het ministerie ook in het traject toekomstige marktordening spoor voor het niet uitvoeren van een marktanalyse. Een tweetal vragen aan de staatssecretaris. Waarom voert het ministerie in het TMS-traject geen marktanalyse uit, terwijl dit in vergelijkbare dossiers wel gebeurt en Europeesrechtelijk vereist is? Vraag twee: heeft de staatssecretaris concreet inzicht in de juridische en financiële risico's, waaronder mogelijke schadeclaims, die voortvloeien uit het niet uitvoeren van een marktanalyse? Waarom kiest hij ervoor dit risico in het TMS-traject te herhalen?

Voorzitter. Koperdiefstal blijft ons spoornetwerk teisteren. Een paar weken terug, op 30 november, was het weer raak. Dit keer rondom Zwolle. De schadepost bedraagt, nog los van het ongemak voor hardwerkende burgers, vele miljoenen euro's per jaar. We weten dat ProRail dit probleem onderkent. Zo worden er extra camera's en sensoren geplaatst en in enkele gevallen, zo heb ik gezien, wordt er ook nachtenlang geobserveerd. Maar bijna elke week tikt de koperprijs nieuwe records aan en logischerwijs ligt meer ellende in het verschiet. Artikel 310 en 311 hanteren als maximale straf hiervoor vier tot zes jaar en een geldboete van de vierde categorie. Echter, veel uitspraken in de afgelopen jaren tonen een combinatie van taakstraf en voorwaardelijke straf, zo ook afgelopen zomer. Toen werd een 51-jarige man veroordeeld voor maar liefst veertien afzonderlijke koperdiefstallen. Het gevolg? 180 uur taakstraf en 180 dagen voorwaardelijk. Dat kun je toch alleen maar kwalificeren als een fopstraf? Dit soort straffen zijn eigenlijk eerder een uitnodiging dan een ontmoediging.

Daarom een vraag aan de staatssecretaris. De wettelijke strafmaxima bij koperdiefstal zijn weliswaar fors, maar de rechterlijke uitspraken blijven in de praktijk vaak beperkt tot taak- en voorwaardelijke straffen. Deelt de staatssecretaris de zorg dat dit geen afschrikwekkend effect heeft en dat diefstalschade aan onze vitale spoorinfrastructuur daarmee niet kan worden voorkomen? Wat doet hij vanuit zijn verantwoordelijkheid voor het spoor om dit bijvoorbeeld bij Justitie en Veiligheid te agenderen? Ik vraag de staatssecretaris niet om rechters de maat te nemen, zeker niet, maar ik vraag hem wel om zijn verantwoordelijkheid te nemen voor onze vitale spoorweginfrastructuur.

Voorzitter, het laatste blokje. JA21 stelt veiligheid op straat en in het openbaar vervoer centraal. Het terugdringen van geweldsincidenten is essentieel om het veiligheidsgevoel van burgers te vergroten. In Kamerbrieven is onder andere sprake van Stationsdeals. Gemiddeld scoren 55 stations lager dan een 6 op een vraag of men zich na zeven uur 's avonds veilig voelt. In de eerste helft van volgend jaar worden er drie stations meegenomen in de uitvoering van de Stationsdeals, terwijl maatregelen zoals verlichting en het aanpassen van zichtlijnen ook worden genoemd en vooral deze opties relatief snel kunnen worden uitgevoerd. Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij deze opties versneld kan toepassen op een groot deel van de 55 stations?

Dan de laatste vraag: wat is nu de stand van zaken wat betreft de spoorwegpolitie? Naar aanleiding van de motie-Eerdmans is er volgens mij begin dit jaar een pilot gestart. We horen hier goede verhalen over, maar op welke manier krijgt dit nu een vervolg?

Of het nu gaat om de Lelylijn, veiligheid of juridische houdbaarheid, het spoor vraagt om keuzes en niet om uitstel. Ik hoor dan ook graag een aantal concrete toezeggingen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng. U heeft een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoor meneer Goudzwaard zeggen dat we, om de veiligheid op het spoor te verbeteren, zichtlijnen moeten aanpassen en dergelijke, maar laten we het eens hebben over de veiligheid van de mensen in de trein, over de machinisten, de boa's, de conducteurs en de reizigers zelf. Ik hoor daar geen woord over van JA21. Ik hoor geen woord over wat zij gaan doen om ervoor te zorgen al dat tuig dat rotzooi trapt in de trein, nooit meer ook maar één voet in de trein kan zetten als ze overlast geven. Waarom zegt hij daar niks over?

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank voor deze vraag. Ik sta hier een beetje van te kijken, want ik zeg net zelf dat veiligheid op straat en in het openbaar vervoer voor JA21 centraal staat. Daarover hebben wij ook meerdere moties ingediend. Wij hebben ook moties gesteund over het toepassen van bodycams, over controles op de stations. Ik wil daarin heel graag samen optrekken met de heer Heutink. Ik heb dat nu niet genoemd, want er is zo veel te noemen over het spoor. Maar laat het heel duidelijk zijn, veiligheid is voor JA21 een groot goed. Als u ons verkiezingsprogramma hebt gelezen, dan hebt u ook gezien dat wij daar vele miljarden voor willen uittrekken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er zijn geen andere interrupties. Dan is het woord aan de heer De Hoop namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

Dank, voorzitter. Allereerst: dit is het eerste spoordebat in de nieuwe samenstelling van de commissie. Ik kijk uit naar de samenwerking met alle collega's.

Voorzitter. Het openbaar vervoer is belangrijk voor ons allemaal. Of het nu gaat om werk, school of een bezoek aan het ziekenhuis, voor ontzettend veel mensen is het om de toegang tot de samenleving. Toch zien we dat het openbaar vervoer steeds minder in staat is om die belangrijke taak in de samenleving te vervullen.

Allereerst wil ik het hebben over de betaalbaarheid van ons openbaar vervoer. Helaas gaan de tarieven ook dit jaar weer 6% omhoog. De trein is voor veel mensen helaas al een te duur vervoermiddel. Dat wordt nu nog duurder omdat het kabinet weigerde om meer geld beschikbaar te stellen en NS niet nog meer kan besparen zonder in de dienstregeling te snijden of zonder noodzakelijke investeringen uit te stellen. Om uit deze negatieve spiraal te komen zal een komend kabinet wat ons betreft echt structureel

meer geld bij moeten leggen voor het openbaar vervoer. Met een beetje politieke wil kunnen wij de prijzen bij NS bevriezen. Daar ben ik echt van overtuigd.

Daarnaast heeft het kabinet een streep gezet door de Onderwegpas, waardoor er ook geen betaalbaar abonnement komt voor mensen met een laag inkomen. De staatssecretaris schrijft in zijn brief aan de Kamer dat dit ligt aan een dekking vanuit het sociaal klimaatplan. Ik was nieuwsgierig of de staatssecretaris ook nog gekeken heeft naar andere dekkingsmogelijkheden. We hebben een schriftelijk overleg gehad en er zal vast ook nog een tweeminutendebat plaatsvinden, maar het zou fijn zijn als de staatssecretaris daar al iets over zou kunnen zeggen. Wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft zouden we niet alleen voor minima betaalbare kaartjes moeten krijgen, maar ook een Nederlandticket, een klimaatticket met een vast tarief in de daluren, zodat openbaar vervoer voor iedereen betaalbaar wordt.

Dan kom ik bij de infrastructuur zelf. In Nederland rijden er iedere dag ruim 3.500 treinen rond die meer dan 1 miljoen mensen van A naar B brengen. Er zijn steeds meer zorgen over het onderhoud van het spoor. ProRail luidde onlangs opnieuw de noodklok. Als we niet snel meer gaan investeren, dreigt het Nederlandse spoor steeds kwetsbaarder en storingsgevoeliger te worden. Een concreet voorbeeld daarvan is de situatie in Haarlem, waar de komende periode tientallen losse onderhoudsmaatregelen worden uitgevoerd om het spoor overeind te houden, terwijl een integrale vernieuwing toekomstbestendiger en goedkoper is en minder hinder voor reizigers oplevert. Ik vind dat een onverstandige bezuiniging. Het kost de belastingbetaler uiteindelijk ook 15 miljoen aan, in mijn ogen, weggegooid geld. Het belemmert ook het uitbreiden van het aantal intercity's en zelfs de woningbouwopgave in de regio Haarlem. Deelt de staatssecretaris de mening van mijn fractie dat er in ieder geval aan de afspraken in de HRN-concessie moet worden voldaan, dus meer intercity's erbij? Wat gaat hij doen om de benodigde financiering alsnog beschikbaar te stellen? Kan daarbij ook gekeken worden naar cofinanciering door de regio als men er bij IenW zelf niet uitkomt?

Dan over andere infraprojecten. Wij zijn als fractie geschrokken van een brief van het kabinet over de aansluiting van de Betuwelijn op het Duitse spoor bij Emmerich en de enorme vertraging op dat traject. Dat is niet conform de afspraken. Wanneer spreekt de staatssecretaris met zijn Duitse collega's hierover? Hoe staat het met het herstel van de HSL-Zuid? Is inmiddels duidelijk dat geld geen belemmerende factor is om de viaducten zo snel mogelijk te herstellen? Hoe staat het met de planning voor de heropening van het spoor tussen Groningen en Duitsland? We zijn inmiddels tien jaar verder na de aanvaring met de Friesenbrücke, maar nog steeds rijdt er geen trein. De lijn zou binnenkort opengaan, maar er dreigt opnieuw uitstel. IenW wil ook de Maasbrug bij Maastricht slopen, ondanks dat deze brug juist noodzakelijk is voor toekomstige verbindingen tussen Maastricht en België en er een motie van GroenLinks-Partij van de Arbeid en Volt ligt om juist te onderzoeken of grensoverschrijdende verbindingen nieuw leven in te blazen is. Graag een toezegging van de staatssecretaris om met vervoerders en reizigersorganisaties in overleg te treden voordat er een definitief besluit wordt genomen. Hoe kijkt men vanuit Vlaanderen naar deze mogelijke verbinding in de toekomst? Hoe staat het met de plannen voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn zodat we uiteindelijk meer ruimte creëren voor snellere en frequentere internationale treinen?

Voorzitter. Ik kom bij Noord-Nederland en de HRN-concessie daar. Wij maken ons

zorgen over het verdere opknippen dat dreigt en de verdere privatisering van de treindiensten op de noordelijke lijnen naar Groningen en Leeuwarden. Goed ov is een basisvoorziening en het spoor mag geen proeftuin zijn voor commerciële investeerders. Ook de regio Noord-Nederland heeft hier grote zorgen over. Als Arriva in open toegang hier gaat rijden, heeft dat potentieel grote gevolgen voor de treinzekerheid en bereikbaarheid van de stations langs deze lijnen. Het klinkt leuk, extra treinen, maar we weten ook dat dat ten koste kan gaan van NS-treinen en dat als treinen van Arriva niet in een concessie rijden, Arriva ook zomaar kan besluiten treinen te schrappen als er geen winst op te maken is. Reizigers met abonnementen kunnen mogelijk niet met meerdere vervoerders reizen. Wat mijn fractie betreft zou het dus zeker niet in plaats van de concessietreinen moeten gebeuren. Deelt de staatssecretaris deze zorgen? Wanneer kan de Kamer heldere kaders verwachten voor diensten in open toegang? Mocht dit wel gebeuren, ook al zouden wij dat niet willen, dan kun je in ieder geval nog juridisch heldere afspraken maken met een Arriva.

Wat de Lelylijn betreft sluit ik me aan bij de vragen van de heer Goudzwaard.

Ik dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng. Dan is het woord aan de heer Huidekooper namens D66.

De heer **Huidekooper** (D66):

Hartelijk dank, voorzitter. Iedereen in dit land wil hetzelfde van mobiliteit, namelijk vlot van A naar B, betaalbaar, zonder gedoe en het liefst duurzaam. Het fantastische is dat de trein dat allemaal tegelijk kan. Maar als we dat zo willen houden, moeten we niet weglopen voor wat er nu misgaat en voor de keuzes die dat vraagt.

Voorzitter. De uitdagingen op het spoor zijn geen natuurverschijnsel, maar het resultaat van politieke keuzes. Dan kunnen we het ook anders organiseren. Daarom richt ik me vandaag op drie dingen: betaalbaarheid, veiligheid en de richting die we op moeten als we willen dat mensen ook in toekomst voor de trein blijven kiezen.

Ik begin bij betaalbaarheid. Treinkaartjes zijn nog steeds duur en dat merken reizigers dagelijks. Toch zijn extreem hoge tariefstijgingen zoals in eerdere jaren de afgelopen twee jaar voorkomen. Dat gaf wat lucht, met de nadruk op "wat". Het was uitstel, maar geen oplossing. De rekening komt immers alsnog. Die komt niet alleen bij de reiziger terecht, maar ook bij het systeem zelf. Minder financiële ruimte bij NS betekent minder buffers in materieel, versoberd onderhoud en een spoor dat steeds kwetsbaarder wordt. Dat is op termijn geen houdbare situatie. Wie betaalbaarheid serieus neemt, moet stoppen met doen alsof dit alleen een NS-probleem is. Betaalbaarheid is een publieke keuze en die keuze vraagt dat we anders omgaan met capaciteit. Het systeem is nu ingericht op enkele drukke uren per dag. Dat jaagt de kosten op, kosten die de reizigers uiteindelijk zelf betalen.

De **voorzitter**:

U heeft een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik wil nog even door op de prijs van de treinkaartjes. Hij zegt het namelijk niet letterlijk,

maar het komt op mij over alsof hij het bagatelliseert. Vindt D66 het nou werkelijk acceptabel dat je voor een retourtje Enschede-Den Haag straks, in 2026, bijna €70 moet betalen om heen en weer te reizen? Dat kan toch niet waar zijn?

De **voorzitter**:

En "hij" is de voorzitter? Het is: de heer Huidekooper.

De heer **Huidekooper** (D66):

De heer Heutink voert een hele show op, maar volgens mij zijn wij het volledig eens: dat is belachelijk. Ik wil daar zo meteen nog wat over zeggen in mijn bijdrage. Als u het goedvindt, ga ik verder.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Huidekooper** (D66):

Want wie betaalbaarheid serieus neemt, moet stoppen met doen alsof dit alleen een NS-probleem is. Betaalbaarheid is een publieke keuze en die keuze vraagt om anders om te gaan met capaciteit. Het systeem is immers ingericht op enkele extreem drukke uren per dag en dat jaagt de kosten op, kosten die de reizigers uiteindelijk zelf betalen. Voor D66 is de richting duidelijk: minder focussen op piekbelasting, meer spreiding en efficiënter gebruik. Dat is niet alleen goedkoper, maar ook eerlijker. Welke structurele maatregelen ziet de staatssecretaris voor zich om de spitsdrukke terug te dringen? Is hij bereid om tariefdifferentiatie en andere vormen van spreiding opnieuw serieus te verkennen, juist om de betaalbaarheid op de lange termijn te borgen?

De **voorzitter**:

Ik ga eerst nog even terug naar de heer Heutink. Daarna komen de heer Grinwis en de heer De Hoop.

De heer **Heutink** (PVV):

D66 trekt nu weer een oud konijn uit de hoge hoed, namelijk de spitsheffing van NS, waarvan de Kamer eerder heeft gezegd dat dit een heel slecht idee was, is en altijd zal blijven. Waarom? Heel veel mensen kunnen niet kiezen wanneer ze de trein nemen om naar hun werk te gaan. Is D66 serieus bereid om mensen die gewoon om 8.30 uur of 9.00 uur op hun werk moeten zijn extra te laten betalen, opdat het dan allemaal misschien iets beter gaat? Dat is toch volstrekt oneerlijk tegenover al die mensen die daar niks aan kunnen doen?

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank voor de vraag. Treinreizen moet betaalbaar zijn. Daarom hebben wij ook gepleit voor de Onderwegpas en zullen wij ook altijd blijven pleiten voor investeringen in openbaar vervoer, juist om die trein betaalbaar te houden. Maar we moeten ook constateren met elkaar dat de Kamer de afgelopen jaren telkens heeft geconstateerd dat de treinkaartjes te duur werden, waarna er incidenteel geld werd gevonden. Dat leidt ertoe dat de rekening uitblijft maar later alsnog komt. Ik wil in deze commissie op zoek naar een oplossing, zodat we die betaalbaarheid structureel kunnen borgen. Dat is ook de kern van mijn betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Maar dan moet meneer Huidekooper wel het eerlijke verhaal vertellen, namelijk dat hij niet wil borgen dat het voor iedereen betaalbaar is. Hij wil de betaalbaarheid voor een kleine groep misschien een beetje verbeteren, maar hij wil het vooral verschrikkelijk maken voor een hele grote groep mensen die niet zelf kunnen bepalen wanneer ze op hun werk zijn. Dat is het eerlijke verhaal. Ik wil dat D66 daar eerlijk over is.

De heer **Huidekooper** (D66):

Het beeld dat hier wordt geschetst herken ik totaal niet, dus dat laat ik graag bij de heer Heutink.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik hoor de heer Huidekooper over efficiëntie, prijsdifferentiatie en zo om de prijskaartjes van de NS en eigenlijk van het hele openbaar vervoer een beetje te dempen. De heer Huidekooper weet ook wel dat we het daar alleen niet mee gaan redden. We hebben te maken met een heel basale voorziening waarin we grofweg voor de helft publiek geld in moeten stoppen. Voor de andere helft komt het uit de kaartjes. Als we de publieke geldstroom te veel afknijpen, wat we nu eigenlijk aan het doen zijn, dan gaat het gewoon niet goedkomen met de betaalbaarheid en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Wat is dan de ambitie van D66? Het kan niet alleen geregeld worden in deze commissie. Heel soms lukt het met een amendement. Ik heb er pas de toorn van automobilisten mee gewekt, overigens met steun van D66 ...

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Met een amendement hebben we voor een paar jaar geld kunnen regelen voor het ov, maar het moet wel structureel worden doorgezet. Wat is dan de ambitie van D66, niet alleen aan deze tafel, maar ook een paar deurtjes verderop, aan de andere tafel?

De **voorzitter**:

Kortere interrupties graag, meneer Grinwis.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank voor de vraag. Zoals de heer Grinwis ook al aangeeft, heeft D66 zijn amendement ook gesteund. Ik denk dat ik kan volstaan met de opmerking dat u mijn partij kent als een partij die altijd pleit voor investeringen in het openbaar vervoer en zeker ook de trein. Ik zit niet aan de formatietafel, maar ik kan u garanderen dat dat ook daar de inzet zal zijn.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Mag ik dat dan als volgt beluisteren? Ik heb helaas ook maar incidenteel, voor een paar jaar, een gat kunnen vullen. Het is op z'n minst de ambitie en de inzet van de D66-fractie om die reeks structureel door te trekken. Klopt dat? Er is natuurlijk veel meer nodig, maar dat is nog wel het minste wat ik mag verwachten van D66 als inzet en eigenlijk ook wel als resultaat.

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik vind het heel charmant dat de heer Grinwis hier een toezegging over de formatie probeert af te dwingen. Ik denk dat mijn vorige antwoord volstaat. Onze inzet is gericht

op versterking van het openbaar vervoer en het vinden van genoeg geld daarvoor. Laat ik echter niet vooruitlopen op het verloop van de onderhandelingen.

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

Dank aan de heer Huidekooper voor het eerste deel van zijn betoog. Ik hoorde de heer Heutink zeggen dat een kaartje Enschede-Den Haag heen en weer €70 kost. Dat vind ik heel vervelend voor de heer Heutink, maar het gaat mij vooral om de betaalbaarheid voor mensen met een laag inkomen. Ik weet dat D66 heel lang heeft gezegd dat die Onderwegpas er moet komen. Dat wordt nu uitgesteld. Welke mogelijkheden ziet de heer Huidekooper om snellere stappen te zetten richting de Onderwegpas?

De **voorzitter**:

Ik geef allereerst het woord aan de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Persoonlijk feit. Ik word hier aangevallen. Ik wil benadrukken dat ik niet met de trein ga omdat ik hier op tijd wil zijn. Ik ga met de auto.

De **voorzitter**:

Heel vroeg dan waarschijnlijk. De heer Huidekooper.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank voor de vraag. De heer De Hoop vindt mijn partij volledig aan zijn zijde waar het gaat om de teleurstelling over het antwoord van de staatssecretaris. De Onderwegpas is voor mijn partij heel belangrijk, juist om te voorkomen dat er vervoersarmoede ontstaat en om ervoor te zorgen dat mensen met een kleine portemonnee ook het openbaar vervoer kunnen blijven nemen. Ik zie zo een-twee-drie geen beschikbare dekking, maar die vraag geleid ik graag door naar de staatssecretaris. Voor ons is het namelijk heel belangrijk dat die pas er alsnog komt.

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

De heer Heutink heeft natuurlijk gelijk dat we niet zomaar mensen moeten aanvallen in dit debat. Ik zal dat naar zijn voorbeeld dan ook niet meer doen.

Dan het punt van de spitsheffing, waar ik de heer Huidekooper over hoorde. Mijn fractie heeft altijd gezegd tegen een spitsheffing te zijn. Maar tariefdifferentiatie in het dal kan natuurlijk wel een oplossing bieden om mensen te stimuleren in het dal te reizen, bijvoorbeeld met zo'n klimaatticket. Ik weet dat D66 dat ook in haar programma heeft staan. Als we met elkaar zeggen dat we structureel meer moeten investeren zodat de betaalbaarheid minder onder druk komt te staan, dan lijkt mij differentiatie in het dal een goede inzet. Ik hoop dat D66 daar nog hetzelfde in staat en dat we ook daarin samen kunnen optrekken.

De heer **Huidekooper** (D66):

Absoluut. Wederom dank voor de vraag van de heer De Hoop. Wij hebben het over betaalbaarheid. Als ik spreek over de spitsheffing, betekent dat niet het eenzijdig duurder maken van het kaartje in de spits. Het gaat over betaalbaarheid, juist ook voor mensen die buiten de spits reizen. Als je het tarief in de spits iets duurder maakt, kunnen werkgevers mogelijk een deel van de kosten dragen. Daarmee is het wellicht mogelijk om de treinkaartjes voor mensen die reizen buiten de spits, dus in het dal, heel veel

goedkoper te maken. Dat is de denkklijn die ik hier op tafel leg.

De **voorzitter**:

Er zijn op dit moment geen verdere interrupties, dus vervolgt u uw betoog.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank, voorzitter. Dan kom ik bij de veiligheid, want die is cruciaal. Boa's zorgen ervoor dat miljoenen mensen elke dag veilig kunnen reizen, vaak onder lastige omstandigheden. Maar het knelt. Boa's kunnen mensen zonder identiteitsbewijs niet zelf identificeren en moeten wachten op de politie. Dat leidt tot onveilige situaties, lange wachttijden en frustraties bij reizigers en personeel. Soms moeten verdachten zelfs tientallen minuten worden vastgehouden en dat is onwenselijk voor iedereen. Maar ondanks dat het probleem al jaren bekend is en er een breed gedragen motie ligt, gesteund door 147 Kamerleden, is het nog niet geregeld. Daarom is mijn vraag aan de staatssecretaris simpel maar dringend: kan hij concreet aangeven wanneer boa's de middelen en bevoegdheden krijgen waar zij al zo lang om vragen en die zij nodig hebben om hun werk goed te doen?

Voorzitter. Laat ik niet vergeten om de geweldige kansen op het spoor ook te benoemen, want er zijn genoeg initiatieven en bewegingen rondom het spoor die positief en hoopvol stemmen. Afgelopen week kwam de Nederlandse startup GoVolta in het nieuws. Zij gaan vanaf volgend jaar goedkope internationale treinen laten rijden tussen Amsterdam en Berlijn met kaartjes vanaf €10. Dat is geen curiositeit maar een signaal dat laat zien dat betaalbaarheid, innovatie en treinreizen prima samen kunnen gaan, ook over de grens. Het laat ook zien dat de praktijk soms verder is dan het beleid. Voor D66 is dit precies de richting die we op moeten: niet alleen het spoor repareren maar ook moderniseren, niet alleen beheren maar ruimte maken voor vernieuwing, niet alleen nationaal denken maar Europees. Welke lessen trekt de staatssecretaris uit dit soort initiatieven? Is hij bereid om te kijken welke regels dit soort betaalbare internationale treinverbindingen nu nog in de weg staan, zodat we die gericht kunnen wegnemen?

Tot slot, voorzitter. Het spoor staat op een kruispunt. We kunnen blijven oplappen, pleisters plakken en problemen vooruitschuiven, of we maken structurele keuzes over betaalbaarheid, veiligheid en capaciteit. De trein is te belangrijk om te laten vastlopen in kortetermijndenken. Reizigers verdienen duidelijkheid en Nederland verdient een spoor dat betrouwbaar, betaalbaar en toekomstbestendig is. Mijn oproep is dan ook: laten we stoppen met pleisters plakken, laten we de oorzaken aanpakken en kiezen voor een spoor waar mensen op kunnen vertrouwen, nu en in de toekomst.

Ik zie uit naar de beantwoording door de staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Ik dank u voor uw bijdrage. Ik kijk of er een interruptie is. Dat is niet het geval. Dan wil ik graag het woord geven aan de heer Schutz namens de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Dit commissiedebat vindt plaats op het moment dat de reizigers en de goederenvervoerders dagelijks ervaren hoe kwetsbaar het spoorstelsel is door de staat van het spoor en aanhoudende verstoringen die tot ver na 2027 boven de KPI's van ProRail blijven. De opgave wat betreft het achterstallig onderhoud voor ProRail

maar ook Rijkswaterstaat — bijna 50 miljard in tien jaar — is groot en ons inziens niet in één debat op te lossen. Voor de VVD is het herstellen en borgen van basiskwaliteiten evenals de benodigde prioritering een opgave voor een volgend kabinet. Ik vraag de staatssecretaris aandacht voor projecten die nu niet worden opgepakt wegens een gebrek aan middelen — de heer De Hoop refereerde daar ook al aan — maar die later wel tot hogere kosten en dubbele hinder leiden. Een voorbeeld is inderdaad de spoorknoop Haarlem, waar het niet combineren van onderhoud en capaciteitsuitbreiding leidt tot extra kosten en herhaalde overlast voor reizigers. Haarlem, de gemeente, is zelfs bereid financieel bij te dragen. Kan de staatssecretaris bezien of deze toekomstige kapitaalvernietiging kan worden voorkomen door een andere planning of een aangepaste projectvolgorde te kiezen?

Dan betaalbaarheid.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, ga uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Een goed punt van collega Schutz inzake Haarlem. Daar dreigen we inderdaad echt geld weg te gaan gooien. Als we de zaken nu combineren, dan besparen we gewoon op lange termijn geld. Mijn collega vraagt het positief welwillend maar nog heel voorzichtig, "kan de staatssecretaris bezien", maar verwacht hij niet gewoon de toezegging dat de staatssecretaris het gaat doen, dat hij die voorfinanciering door de regio omarmt en dat hij het gaat fiksen?

De heer **Schutz** (VVD):

Wie ben ik om een toezegging te weigeren? Dus als dat zou kunnen, heel graag.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan, de heer Grinwis is tevreden, zie ik. Meneer Schutz, vervolgt u uw betoog.

De heer **Schutz** (VVD):

Dan de betaalbaarheid. Voor de VVD zijn tariefverhogingen alleen uitlegbaar als de prestaties op orde zijn; de heer Heutink gaf daar net ook al een beschouwing over. Hoewel de meeste KPI's in het tweede kwartaal dat wel laten zien, ervaren reizigers nog volle treinen in de spits. Door verstoringen, de staat van het spoor en sociale onveiligheid staat het product spoor zwaar onder druk. Tegen die achtergrond vond ik de voorgestelde tariefstijging van 6,5% in 2026 fors, ook al bestaat die grotendeels uit huidige, oude en toekomstige uitgesmeerde inflatie. Zowel NS als reizigers ondervinden hiervan de gevolgen. Ook dat is wat de VVD betreft een afweging voor het volgende kabinet. Daarin past wat mij betreft inderdaad een systeembeschouwing, waar de heer Huidekooper over sprak, om te kijken of het plakken van pleisters kan stoppen en we op een structurele manier dit dossier ter hand kunnen nemen.

Dan de noordelijke lijnen en de deur-tot-deurreizen. Er lopen op dit moment twee zaken bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven over de noordelijke lijnen en over MaaS en deur-tot-deuraanbieders. In de Arrivazaak zijn signalen ontvangen over de noodzaak tot verlenging van de op 8 december verlopen termijn. Daarnaast bestaan bij de MaaS-partijen zorgen over de correctie van de concessie. De vraag is of deze voldoet aan de tussenuitspraak van hetzelfde college. Is de staatssecretaris bereid deze

signalen kritisch te wegen en zo nodig onafhankelijk juridisch advies in te winnen om de zorgvuldigheid te borgen? Ik vraag om een toezegging.

Dan de kaderovereenkomst in het kader van het Besluit capaciteitsverdeling. Met de aangenomen motie-Veltman is ProRail verzocht voorstellen te doen voor juridisch bindende kaderovereenkomsten. ProRail heeft inmiddels een analyse met oplossingsrichtingen, regelgeving en tijdpad opgeleverd, maar deze is nog niet met de Kamer gedeeld. Kan de staatssecretaris deze analyse aan de Kamer sturen, met een kabinetsreactie en de vervolgstappen richting de invoering van juridisch bindende kaderovereenkomsten? Ook daarover graag een toezegging.

Ik hoor graag van de staatssecretaris in het kader van het internationale spoor welke voortgang er is geboekt in de Europese gesprekken over grensoverschrijdende ticketsystemen en wat NS nodig heeft om een volwaardig internationaal aanbod te kunnen leveren dat vergelijkbaar is met dat in onze buurlanden. Ook vraag ik welke concrete stappen Duitsland en België samen met ons zetten om meer capaciteit te realiseren op de corridors via de HSL-Zuid, Bad Bentheim en het ook al eerdergenoemde Emmerich.

Sociale veiligheid is een absolute randvoorwaarde in het personenvervoer. Met Stationsdeals, extra cameratoezicht en bodycams worden stappen gezet, maar boa's moeten sneller kunnen identificeren. Pilots laten zien dat dat werkt. Kan de staatssecretaris in overleg met de minister van JenV verkennen hoe bredere informatietoegang voor boa's mogelijk wordt, bijvoorbeeld tot de Strafrechtketendatabank en het vreemdelingenregister? Daarnaast is het goed dat er specifiek aandacht is voor de veiligheid van vrouwelijke reizigers, ook voor mannelijke reizigers, maar vooral vrouwelijke reizigers. Welke concrete maatregelen worden uitgewerkt en hoe worden de ervaringen en inzichten van vrouwen daarbij betrokken?

Tot slot goederenvervoer. Van RailGood hoorde ik dat het spoorgoederenvervoer al vier jaar krimpt, onder andere door heffingen. De "ERTMS-only"-uitrol tot 2050 legt spoorgoederenvervoerders een onrendabele top van circa 300 miljoen op richting 2031-2035, terwijl zij anders dan ov-bedrijven niet volledig zouden worden gecompenseerd en de baten vooral bij IenW en ProRail liggen. Herkent de staatssecretaris het geschetste beeld en welke handelsruimte ziet hij? Daarbij betrek ik graag de vraag die oud-collega's Minhas en Van Ginneken stelden op 1 december 2022, namelijk om te verkennen of er in Europa steun is om geldende staatssteun soepel toe te passen, gegeven het belang van het spoorgoederenvervoer voor havens en het achterland. Hoe verhoudt de gewenste modal shift zich tot strengere normering, zoals lagere geluidsproductieplafonds? En hoe blijven die industriële locaties bereikbaar?

De voorzitter:

Komt u tot een afronding?

De heer Schutz (VVD):

Zeker. Ik richt me daarbij met name ook op de situatie in Groningen en Moerdijk.

Tot slot. Wat is de stand van zaken bij de uitvoering van de motie-Minhas over de invoering van 740 metertreinen?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Het woord is aan mevrouw Boelsma namens het CDA. Gaat uw gang.

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

Voorzitter. Sinds mijn start in de Tweede Kamer maak ik regelmatig gebruik van de trein. Voor uw beeld: ik ben woonachtig in Fryslân en maak gebruik van een treinverbinding die in theorie ideaal is voor woon-werkverkeer richting Den Haag. Na een autorit van een klein halfuur stap ik in de intercity richting Den Haag. Ik zou niet over hoeven stappen en in mijn verbeelding zag ik mijzelf zitten in een ruime coupé om bijvoorbeeld een spoordebat voor te bereiden. De werkelijkheid is een beetje anders. De rust is er al af vanaf het begin in het Noorden en wekelijks zijn er calamiteiten op het spoor, variërend van koperdiefstal en een gestrande trein tot een te kleine trein omdat het koppelen niet lukt.

Voorzitter. Ondanks dit wat negatieve begin van mijn eerste commissiedebat wil ik het volgende kwijt over de houding van het personeel in de trein en op het perron. Die verdient meer dan een compliment: ze zijn behulpzaam, opgewekt en ze doen ontzettend hun best om iedereen van A naar B te vervoeren. Dank daarvoor.

Voor de staatssecretaris heb ik een aantal vragen. Ten eerste over de veiligheid. Daar is al eerder aan gerefereerd. We lezen in de stukken dat er nog steeds geen duidelijkheid is over het uitbreiden van de bevoegdheden van de boa's. Kan de staatssecretaris aangeven wat de stand van zaken is en welke uitbreiding op welk moment aan zou kunnen vangen? Mijn vervolgvraag hierop: hoe borgt de staatssecretaris onder andere de pilots om toe te staan dat de boa's het Real Time Intelligence Center van de politie op afstand kunnen bevragen?

Mijn tweede punt betreft de toename van de impactvolle verstoringen. Hier liggen een aantal oorzaken aan ten grondslag. Een van de oorzaken is heel verdrietig: aanrijdingen en bijna-aanrijdingen met personen. Als CDA maken we ons hierover zorgen. We weten dat ProRail het suïcidepreventieprogramma spoor uitvoert. Onderdeel van dit programma zijn onder andere fysieke maatregelen en slimme camera's. Kan de staatssecretaris toezeggen dat dit programma wordt doorgezet? Voor wanneer ontvangen we er duidelijkheid over dat dit ook financieel geborgd is binnen het BKN?

Als derde lezen we dat de decentrale overheden en de regering geen overeenstemming hebben bereikt over het robuuste spoor en de emplacementen. Er zijn door andere politieke partijen meerdere moties ingediend om in overleg te blijven. Onze vraag is wat de stand van zaken is en hoe de gesprekken verdergaan. Wanneer wordt het nieuwe robuuste spoor vastgesteld en kan er tegemoetgekomen worden aan de zorgen van VNG en IPO? Kan de staatssecretaris toezeggen dat er met een frisse blik naar dit vraagstuk wordt gekeken, met als doel een politiek-bestuurlijk uitlegbaar systeem, met een goede balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ordening en veiligheid?

Als laatste wil ik aandacht vragen voor het treinverkeer in het Noorden. We zijn blij dat de staatssecretaris aandacht heeft voor de ontstane situatie na de verschuiving van de middelen voor de Lelylijn en dat hij een bezoek heeft gebracht aan het Noorden. We

wachten de ontwikkelingen in het kader van het masterplan af. Ik sluit aan bij de woorden van JA21 en GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Iets minder positief zijn een aantal andere zaken die spelen in het Noorden. Ten eerste de lijn Groningen-Leeuwarden. Door bodemproblemen is de maximumsnelheid beperkt en worden aansluitingen gemist. Ik wil van de staatssecretaris weten voor wanneer dit is opgelost.

Ten tweede de open toegang tot het spoor. Daar is ook al eerder over gesproken. Daarover is nog veel onduidelijk, maar één ding is wel duidelijk, namelijk dat de cruciale vraag niet is of we nu NS, Arriva of wie dan ook willen laten rijden in het Noorden, maar hoe we ervoor zorgen dat de trein vaak genoeg rijdt, dat die op tijd rijdt en dat er een plek is om te zitten. Ik vraag me echt af of we met het voortdurende gesteggel op weg zijn naar een zo goed mogelijk aanbod voor de treinreiziger in het Noorden. Kan de staatssecretaris daarom een brief toezeggen waarin de volgende zaken aan de orde komen? Eén. Klopt het dat het ministerie heeft voorgesteld om de plannen van Arriva uit te stellen tot de midterm review, zoals Arriva in zijn verklaring stelt? En hoe verhoudt zich dit tot de uitspraak van het CBb, dat juist oplegde dat de overleggen nú hervat moesten worden en niet moesten wachten? Twee. Ook vragen wij om een vergelijking van het aanbod van Arriva met de huidige dienstverlening van de NS, in ieder geval op de volgende punten: dienstregeling, frequentie, punctualiteit, zitplaatskans en de borging hiervan. Drie. In mei 2025 is de motie-Pierik/De Hoop aangenomen over het uitfasen van dieseltreinen in Noord- en Oost-Nederland. Wat is de stand van zaken? Ik weet dat onder andere het Noorden, Groningen en Friesland, zich in wil zetten voor partiële elektrificatie als onderdeel van de nieuwe concessie. Hoe staat de staatssecretaris hierin?

Tot zover mijn vragen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer De Hoop.

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

Allereerst dank voor het laatste punt. Die uitfasering van de dieseltreinen lijkt me erg belangrijk. Ik zou ook even terug willen gaan naar het punt van mevrouw Boelsma van het CDA over dat gesteggel over de noordelijke lijnen en de vraag of NS of Arriva het gaat doen. Mevrouw Boelsma zei: NS, Arriva of wie dan ook maakt me niet zo veel uit; het gaat erom dat er genoeg treinen zijn en dat ze op tijd rijden. Maar om aan die kaders te kunnen voldoen, maakt het mogelijk wel uit wie dat doet, want bij NS weten we wat voor afspraken er zijn. Heeft mevrouw Boelsma er dan geen voorkeur voor om toch die concessie te behouden?

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

Ik ben in mijn vraag ook ingegaan op de mogelijkheid dat het toch Arriva wordt door wat er nu loopt qua proces. Wij hebben ingestemd met de concessie. Dat is ook duidelijk. We weten dat er een mogelijkheid is dat Arriva delen in het Noorden krijgt. Vandaar mijn vervolgvraag over de borging, waar u denk ik ook zorgen over heeft, namelijk hoe het zit met de dienstregeling, frequentie, punctualiteit en zitplaatskans. Ik kan niet vooruitlopen op wat nu in procedure is. Maar ik weet wel dat de reiziger er op dit moment niet mee gediend is dat het uitgesteld wordt en dat er geen duidelijkheid is.

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

Helder. Het is ook duidelijk hoe u die juridische situatie schetst. Wat mijn fractie wel zorgen baart is dat dit ook een soort precedent kan scheppen dat steeds meer delen van die hoofdrailnetconcessie opgeknipt worden. Ik weet dat het CDA daar veel waarde aan hecht, maar u zit ook mee aan de formatietafel met partijen die marktwerking in zekere zin toejuichen — zeker VVD, JA21 mogelijk ook; D66 zit er altijd een beetje tussenin. Het CDA heeft dus best wel een belangrijke rol om die hoofdrailnetconcessie overeind te houden. Mijn vraag is vooral of mevrouw Boelsma zich het belang daarvan realiseert.

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

Dat realiseert mevrouw Boelsma zich. U weet ook dat wij het ov een publiekszaak vinden, maar dat wij aan de randen openstaan voor deze situatie. Alleen, het is nu niet in de concessie meegenomen. Maar voor het CDA is het ov een publieke zaak.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw bijdrage. Dan wil ik graag het woord geven aan de heer Van Duijvenvoorde namens FVD. Gaat uw gang.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Voorzitter. Treinen: luidruchtig, vies en komen te laat of soms helemaal niet. Treinkaartjes zijn duur en 's avonds voelt het vaak onveilig. Dat is het perspectief van de reiziger. Voor de Staat is het beeld niet heel veel beter. Sinds corona kosten treinen vooral geld, er worden fouten gemaakt bij materieelaankopen en het spoor kampt met wisselstoringen, werkzaamheden en structurele vertraging. Dat is grofweg het alledaagse gevoel rond dit dossier.

Maar wie even afstand neemt en niet kijkt naar het dagelijks ongemak maar naar de trein als trein en het spoor als spoor, ziet iets anders. De trein en het spoor behoren tot de grootste revoluties uit de geschiedenis van de mensheid. Voor het eerst werd het tijd-ruimtegevoel fundamenteel veranderd. Afstanden krompen, steden raakten verbonden, markten werden bereikbaar. Na de scheepvaartrevolutie van de vijftiende eeuw heeft geen enkele uitvinding zo bijgedragen aan samenhang, economie en beschaving als de trein en het spoor.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris reageert al buiten de microfoon, maar we gaan hem vragen om straks te reageren.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Dat is goed. Het is belangrijk om dat perspectief vast te houden, juist nu de problemen zich opstapelen, want het Nederlandse spoor staat onder druk. Dat is niet verbazingwekkend. In 2026 gaat ongeveer 3,7 miljard euro naar het spoor, op een rijksbegroting van 486 miljard. Dat is minder dan 1%. Tegelijkertijd wordt het spoor wel aangeduid als vitale infrastructuur en ruggengraat van de economie. Deze spanning tussen ambitie en middelen verklaart waarom het systeem steeds krapper wordt georganiseerd en elke extra opgave onmiddellijk tot verdringing leidt. Het OVV-rapport benoemt dit scherp: het spoor is niet ingericht voor de manier waarop we het nu gebruiken en kent daardoor weinig veerkracht; verstoringen hebben snel een ontwrichtend effect. De staatssecretaris onderschrijft die analyse en erkent dat het

basiskwaliteitsniveau spoor onvoldoende is om het systeem echt vitaal te noemen. Wat ontbreekt is de vertaling van die analyse naar keuzes.

Het BKN blijft leidend en structurele investeringsbeslissingen worden doorgeschoven. De gevolgen zijn zichtbaar: meer werkzaamheden overdag, lagere frequenties en langere reistijden. Tegelijkertijd wil het kabinet het spoor belasten met nieuwe ambities waaronder militaire mobiliteit. Dat vergroot de druk, want ook zonder deze extra opgaven voldoet het spoor nu al niet aan wat van een modern en betrouwbaar vervoerssysteem mag worden verwacht.

Voor Forum voor Democratie is dit het moment om de discussie te keren. Het spoor is vitale infrastructuur. Het is geen marktproduct en geen beleidsinstrument dat onbeperkt nieuwe doelen kan absorberen, zonder dat de onderliggende structuur wordt versterkt. Dat vraagt om duidelijke keuzes over eigenaarschap, sturing en investeringsniveau. Wij zijn daarom in de kern positief over zowel de NS als ProRail als uitvoeringsorganisaties. De problemen liggen niet primair bij het beheer maar bij een bestuurlijk model waarin de verantwoordelijkheid is versnipperd en ambities niet worden gedekt door de middelen. Meer staatsinvloed op ProRail, inclusief het serieus bespreken van nationalisatie of op z'n minst NS en ProRail dichter bij elkaar brengen, past bij het karakter van het spoor als nationale ruggengraat. Tegelijkertijd moet meer staatsregie niet ontaarden in bestuurlijke verstarring. ProRail opereert nu binnen een strak centraal kader, maar zit vast aan een veelheid van lokale regels en procedures die nationale projecten vertragen. Wie het spoor nationaal noemt, moet ook zorgen voor een helder, uniform uitvoeringskader.

Voorzitter. Het spoor leidt niet aan een gebrek aan analyses, maar aan een gebrek aan visie. Het systeem wordt aangesproken op prestaties waarvoor het niet is ingericht, terwijl fundamentele keuzes worden uitgesteld. Ik zie dat de heer Grinwis wil interrumperen, maar ik ga bijna afronden. Investeren in het spoor betekent niet het bestaande systeem met kunstgrepen overeind houden, maar het structureel versterken. Dat vraagt ook om het durven heroverwegen van uitgaven elders, waaronder miljarden die nu worden besteed aan ideologisch gedreven groene projecten met een beperkt aantoonbaar effect. Er gaan tientallen miljarden naar speculatieve oplossingen voor abstracte problemen, terwijl we ondertussen die grandioze uitvinding, de trots en zelfs vormgever van de moderne wereld, laten verslonzen en verstoffen. Wie het spoor werkelijk serieus neemt als vitale infrastructuur, zal moeten erkennen dat technische optimalisatie niet volstaat. Dan zijn politieke keuzes onvermijdelijk.

Ik heb vier vragen voor de staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Ik denk dat we eerst even naar de interruptie gaan. Dit is wel uw laatste interruptie, meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

O, hebben we een limiet? Nou, we zijn ook aan het einde van de rij, dus dat is heel goed.

De **voorzitter**:

Daarom.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Complimenten voor deze lofzang op het spoor en de trein. Ik hoorde iets over aansturing van ProRail. Waar denkt collega Van Duijvenvoorde concreet aan? Want we hebben al heel lang een soort knipperlichtrelatie met een wetsvoorstel dat er ligt om van ProRail een publiekrechtelijke zbo te maken om de aansturing vanuit het ministerie te verbeteren, omdat we er nota bene ieder jaar meer dan 2 miljard euro publiek geld in stoppen. Hoe kijkt mijn collega daartegen aan?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Ik kan daar eigenlijk kort over zijn: dat wetsvoorstel steunen wij. Dat is precies hoe wij er ook naar kijken.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Helder.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Ik heb tot slot nog vier vragen. Mijn eerste vraag: hoe rijmt het kabinet de kwalificatie "vitale infrastructuur" met het feit dat minder dan 1% van de rijksbegroting naar het spoor gaat?

De staatssecretaris erkent dat het basiskwaliteitsniveau van het spoor onvoldoende is om het systeem vitaal te houden. Waarom blijft dit niveau dan toch leidend in de programmering?

Mijn derde vraag. In de afgelopen decennia is circa twee derde van het spoor geëlektrificeerd, waardoor het spoor afhankelijk is geworden van het elektriciteitsnet, dat inmiddels zwaar onder druk staat. Daarmee zijn twee vitale infrastructuren fysiek en operationeel van elkaar afhankelijk geworden, terwijl uit recente berichtgeving blijkt dat die afhankelijkheid steeds vaker tot kwetsbaarheden leidt. Kan de staatssecretaris aangeven hoe in het huidige beleid wordt geborgd dat het spoor bij overbelasting van het elektriciteitsnet of bij calamiteiten operationeel blijft? Wordt in de aanbesteding en concessie expliciet gekeken naar redundantie en alternatieve tractievormen of sluiten duurzaamheidseisen bepaalde opties op voorhand uit? Acht de staatssecretaris het wenselijk om, vanuit het oogpunt van veerkracht en leveringszekerheid, meer technologische neutraliteit toe te passen in het spoorbeleid?

Tot slot. Er is over gesproken en er is expliciet aangegeven dat de huidige scheiding tussen NS en ProRail in de praktijk tot veel knelpunten leidt. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om infrastructuurbeheer en -exploitatie dichterbij elkaar te brengen? Welke bestuurlijke belemmeringen staan daar op dit moment aan in de weg?

Dank je wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Het woord is aan de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Inmiddels is "publiekrechtelijke zbo" in het voorstel geloof ik zelfs afgezwakt tot "privaatrechtelijke zbo", maar ik ben eigenlijk wel benieuwd hoe het daarmee staat. Oké, het ligt hier. Nou, ik ben benieuwd wat de staatssecretaris ervan vindt. Wat vindt hij dat we ermee zouden moeten doen?

Voorzitter. We gaan richting het einde van het jaar. Ik wil mijn bijdrage beginnen door mijn dank uit te spreken aan alle conducteurs, machinisten en medewerkers in het ov die in het afgelopen jaar de treinen, metro's, trams en bussen weer hebben laten rijden, vaak tot dankbaarheid van het reiziger, maar soms helaas met als reactie "stank voor dank". Conducteurs hebben namelijk helaas nog veel te vaak te maken met agressie. Goed dat de staatssecretaris bezig is met een aanpak voor het verbeteren van de sociale veiligheid, maar welke verbeteringen kunnen we het komende jaar nu precies tegemoetzien? Collega Goudzwaard had het al over de spoorwegpolitie. Wat gaat de staatssecretaris doen? Wat ook niet helpt voor de sociale veiligheid, en wat sowieso heel irritant is, zijn die vieze treinen. Met zulke dure kaartjes zou de trein toch op z'n minst schoon moeten zijn? Wat is daarin de ambitie van de staatssecretaris?

De staatssecretaris heeft laten weten dat de Onderwegpas, inclusief een nieuwe jongerenreisproduct, niet betaald kan worden uit het Social Climate Fund. Dat is een grote teleurstelling, gezien de wens van een groot deel van de Kamer dat jongeren betaalbaar kunnen reizen met het openbaar vervoer. Ik denk dat de staatssecretaris er eigenlijk ook wel van baalt. Blijft de staatssecretaris zich inzetten voor een aantrekkelijk jongerenreisproduct, à la de Jongerendagkaart? Graag een reactie. Ik doe in de tussentijd gewoon maar weer eens een oproep aan de NS om deze Jongerendagkaart weer in te voeren, want dat kan gewoon. Hoe wil de staatssecretaris ervoor zorgen dat het openbaar vervoer toegankelijk wordt voor mensen met lage inkomens? Een reisproduct voor minima betaald vanuit het Social Climate Fund blijkt namelijk niet mogelijk.

Het spoornetwerk dreigt een soort spoorwegmuseum te worden. Mijn collega had het daar ook al over. Minimaal onderhoud kan de komende jaren nog wel worden uitgevoerd, maar grote investeringen zullen niet meer plaatsvinden. Een van de belangrijkste oorzaken is gebrek aan geld. Het window of opportunity om daar iets aan te doen is toch echt de formatie. Als we het spoornetwerk toekomstbestendig willen maken, hebben we die investeringen nodig. Nu is het veel te vaak penny wise, pound foolish.

Denk bijvoorbeeld aan Haarlem. Collega Schutz van de VVD begon er ook al over. Daar worden allemaal losse onderhoudsmaatregelen uitgevoerd, terwijl er ook gekozen had kunnen worden voor een samenhangende aanpak, die er ook nog eens voor zorgt dat er meer treinen kunnen gaan rijden. Op korte termijn lijkt de huidige gefragmenteerde aanpak misschien wat goedkoper, maar op de middellange termijn niet, want over een paar jaar gaan we dan alsnog geld uittrekken voor de verbouwing. De regio wil nota bene zorgen voor voorfinanciering. Erkent de staatssecretaris dat we, als we de situatie in Haarlem op z'n beloop laten, uiteindelijk duurder uit zijn? Kan de staatssecretaris toezeggen het aanbod van de regio voor voorfinanciering te omarmen en de regio tegemoet te komen? Kan hij toezeggen dat we het gewoon gaan fixen de komende tijd?

Kan de staatssecretaris ook breder reflecteren op de effecten van het BKN spoor? Staat het BKN nu niet vol maatregelen die zorgen voor goedkoop onderhoud, maar die op de

langere termijn duurkoop kunnen zijn? Graag een reactie.

Dan een paar specifieke punten. Ik begin met de flessenhals bij Meppel. Wat is de stand van zaken van de aanpak hiervan?

Dan ga ik door naar Deventer. Kan de staatssecretaris een update geven over het vierde perron aldaar? Dat is nodig voor een goede bereikbaarheid van Oost-Nederland en Duitsland.

Dan ga ik naar Maastricht. Daar ligt een spoorbrug, maar die wil de staatssecretaris slopen. Zouden we niet eerst goed moeten onderzoeken welke kansen de brug biedt voor de regio en de verbinding met België? Graag een reactie.

Een klein stukje verder: Zeeland. Daar hebben we een jaar geleden de ERTMS-discussie, die heel vervelend was voor Zeeland, voorlopig afgerond met een motie met daarin een aantal duidelijke verzoeken, die ik indiende samen met collega's Vedder en Stoffer, onder andere over een vierde intercity. De signalen die ik ontvang, zijn dat dit nog niet heel snel gaat. Hoe staat het nu met de uitvoering van deze motie? Wanneer zijn er wel of niet positieve resultaten voor Zeeland te melden? We zijn inmiddels een jaar verder, dus het is tijd voor positieve resultaten voor de provincie Zeeland, niet alleen wat betreft de intercity, maar ook wat betreft het vervangend vervoer tijdens de ERTMS-proef. Graag een reactie.

Voorzitter. Dan een vraag over Dordrecht Campus Leerpark. Dat dat station wordt gerealiseerd als nieuw ov-knooppunt is echt van belang, onder meer voor woningbouw. Voor het ontsluiten van die woningbouwlocaties is het geld best beschikbaar. Voor de realisatie van het station is waarschijnlijk zo'n 70 miljoen nodig. Is de staatssecretaris bereid om de ontwikkeling van station Campus Leerpark onderdeel te maken van de MIRT-verkenning naar de Oude Lijn? Misschien kan daar vóór het MIRT-debat nog duidelijkheid over komen; op dat moment kunnen we er dan verder over spreken.

Mijn een-na-laatste puntje is het goederenvervoer. Fijn dat de staatssecretaris wil kijken of hij met de provincies en de gemeenten tot overeenstemming kan komen over de ontwikkeling van een basisnet. Welke uitgangspunten gaat hij hierbij hanteren, ook in het licht van aangenomen moties?

Ten slotte, voorzitter. Allerlei vervoerders bieden abonnementen aan die op de bankpas kunnen worden gezet, maar de NS doet dat niet. Kan de staatssecretaris in gesprek gaan met de NS om ook deze vervoerder te vragen het mogelijk te maken abonnementen aan de bankpas toe te voegen?

Tot zover.

De voorzitter:

Ik dank u voor uw bijdrage. Ik zie dat de heer Huidekooper een interruptie voor u heeft.

De heer Huidekooper (D66):

Dank voor deze bijdrage, zeg ik via de voorzitter tegen de heer Grinwis. Ik was blij dat hij Haarlem noemde en zei dat daar een spoorwegmuseum dreigt te ontstaan. Hij gebruikte daarbij de woorden: goedkoop is duurkoop. Nou, dat herken ik. Dat zijn de letterlijke

woorden die ik dinsdag bij de technische briefing Instandhoudingsopgave heb gebruikt. Ik zou even willen onderzoeken of de heer Grinwis bereid zou zijn om ook een stap verder te gaan. We willen denk ik allemaal voorkomen dat hier een desinvestering wordt gedaan. Is hij bereid om van de staatssecretaris de toezegging te vragen dat hij toch gaat kijken of dat besluit nog kan worden herzien?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Volgens mij heb ik dat de facto gedaan met mijn vraag. Fijn dat collega Huidekooper dit punt ook nog even aanroert en daarmee laat zien dat D66 het pleidooi van VVD en ChristenUnie steunt. Volgens mij was hij dit punt even vergeten in zijn eigen bijdrage, dus dit is een goede methode. Complimenten! Bij dezen dus de vraag aan de staatssecretaris, die ik namens de heer Huidekooper doorspeel: bent u bereid dat besluit te herzien? Ik ben er namelijk echt van overtuigd dat als IenW een beetje afhoudend blijft in die zin dat we de boel maar gefragmenteerd blijven oplossen, we een dief van onze eigen portemonnee, een dief van de reiziger en een dief van die regio zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Hiermee zijn we aan het einde van de eerste termijn van de kant van de Kamer gekomen. Er zijn best veel vragen gesteld, dus ik zou willen voorstellen om ruim een halfuur te schorsen, zodat de staatssecretaris goed zijn korte en bondige antwoorden in zijn eerste termijn kan voorbereiden. De druk is dus hoog; ik leg die druk er alvast op. "Kort en bondig" is een hele belangrijke toevoeging. We gaan nu schorsen zodat de staatssecretaris zijn werk kan voorbereiden. Ik schors tot 11.30 uur. Tot straks.

De vergadering wordt van 10.59 uur tot 11.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen het commissiedebat Spoor. We zijn bij de beantwoording van de eerste termijn van de kant van de kabinet. De staatssecretaris gaat antwoorden geven. Ik zou hem willen vragen om vooraf aan te geven wat zijn blokjes of onderwerpen zijn; dan kunnen we dat voor de administratie ook hier opschrijven. Ik zou de leden willen voorstellen om de interrupties dan aan het einde van elk blokje te doen. Dat is lekker overzichtelijk. We weten dat we nog een lunchpauze hebben. We weten ook dat we nog moeten stemmen straks. Ik wil het dus graag een beetje overzichtelijk houden. Staatssecretaris, ga uw gang.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Mijn eerste mapje bevat een algemene visie op de wereld, ook wel bekend als introductie. Daarna zal ik ingaan op de betaalbaarheid, veiligheid in het openbaar vervoer en de marktordeningsdiscussie. Ik heb ook nog een mapje "projecten". Daarin zit een aantal dingen waarnaar specifiek is gevraagd, zoals de brug bij Maastricht, de flessenhals bij Meppel en Haarlem. Tot slot heb ik nog het fameuze blokje overig.

Voorzitter. Wat goed om hier met de nieuwe Kamer van gedachten te wisselen over een belangrijk onderwerp als spoor. Ik vond dat de heer Van Duijvenvoorde heel mooi even het historisch belang liet zien van spoor, van rails en eigenlijk breed van infrastructuur, waarbij spoor toentertijd de innovatie was. Dat is een beetje hoe ik probeer te kijken naar het maatschappelijk belang van het openbaar vervoer, van spoor, van infrastructuur. In dit domein gaat het vaak over de techniek, over kaarten en over waar

het is, maar het maatschappelijke belang van infrastructuur, van spoor, is ook belangrijk, nog los van de samenhang en de maatschappelijke verbinding, naar je werk, naar je familie of naar je vrienden, om mensen te ontmoeten.

Ik zeg altijd dat we als land voor drie grote uitdagingen staan en volgens mij zijn we het daarover eens. We hebben een woningbouwprobleem, dat we moeten oplossen. Als we dat in dit land willen doen, zullen we massief moeten investeren in infrastructuur, zowel in wegen als in spoor als in allerlei andere varianten. Ik ben heel blij dat we met dit kabinet nog 2,5 miljard hebben mogen vrijmaken voor de impuls voor infrastructuur voor woningbouw, dus specifiek gericht op woningbouw, om de woningbouw te ondersteunen.

Een andere belangrijke opgave is, helaas, hoe we ons land veilig en weerbaar houden tegen een steeds groter wordende dreiging in de wereld. Ook daarbij is de infrastructuur in een land als Nederland van belang. Als wij ons continent willen beschermen tegen dreiging, met name vanuit het Oosten, moeten we massief investeren in militaire mobiliteit, in de weerbaarheid van onze spoorverbindingen, onze wegen, onze bruggen, onze sluizen. Historisch gezien is het inderdaad zo dat je, als je je militaire afschrikking op orde wilt hebben, ook de militaire verplaatsingen op orde zult moeten hebben, al willen we natuurlijk niet dat het zover komt.

Daarom is een van mijn prioriteiten ook echt om te investeren in militaire mobiliteit, zowel fysiek als administratief. Fysiek doen we dat op een aantal plekken en daar moet echt nog wel flink wat gebeuren. Ook de administratie moet op orde, want we hebben er best wel een bureaucratische rompslomp van gemaakt in de afgelopen 30 jaar in vredetijd. Daardoor komen treinen bijvoorbeeld stil te staan, omdat de papieren niet op orde zijn, omdat dingen niet goed geregeld zijn. Ik ben er heel trots op dat we afgelopen week bekend hebben kunnen maken dat we van plan zijn om de voorrangsregels, waarbij militair vervoer helemaal onderaan bungelde, als een soort sluitstuk op het spoor, aan te passen aan de moderne tijd, wat nodig is om ons land en ons continent veilig en weerbaar te maken.

Een laatste uitdaging is hoe we ervoor zorgen dat we op een duurzame manier een gezonde boterham blijven verdienen, niet alleen nu, maar ook over 50 jaar. In heel Europa staat ons economisch verdienvermogen, ons concurrentievermogen, onder druk. Zowel personenvervoer als goederenvervoer kan daar een enorme bijdrage aan leveren. Denk aan slimme verbindingen. Wij zijn altijd een open, internationaal land geweest met goede verbindingen all over the world, via het land, via de lucht, via de trein, via het water. Investeren in infrastructuur levert gewoon geld op. Ik denk dat dat een heel belangrijk iets is om te onderschrijven.

Goed dat we vandaag over het spoor spreken. Daar ben ik blij om, ondanks dat we echt wel te maken hebben met een financiële uitdaging, om het maar even met een understatement te zeggen. Ik denk dat het goed is om dat te zeggen en ik zal daar zo nog wat verder op ingaan. Op dit moment kunnen we het spoor eigenlijk alleen nog maar in stand houden. Ik zal zo iets zeggen over Haarlem. Het doet gewoon pijn aan je hart als je dat ziet. Iedereen met een beetje gezond verstand vraagt: waarom doen we dat? Feit is gewoon dat er op dit moment alleen geld beschikbaar is voor instandhouding en voor dingen die al lopen. De casus van Haarlem betreft een nieuwe stap die we moeten zetten. Dan moet je het budget elders in onderhoud gaan weghalen, want

anders is er gewoon geen ruimte om dat te doen, terwijl je eigenlijk denkt ... Ik zal er zo nog wat verder op ingaan. Er staan ons dus wel wat uitdagingen te wachten.

Voor mijzelf heb ik gezegd dat het belangrijk is om in het hier en nu een aantal stappen te zetten, op het gebied van militaire mobiliteit en veiligheid in het openbaar vervoer. Een van de grootste zorgen die ik heb, is dat de verharding in de samenleving, de verruwing in de samenleving, versterkt wordt in het openbaar vervoer en dan op het bordje komt van de medewerkers. Er zijn mensen die niet meer met de trein durven gaan, omdat we daar dingen echt hebben laten lopen. Vandaar dat ik ook zelf heb gezegd: ik vind het belangrijk dat we daar stevige stappen in gaan zetten. Daar zal ik zo nog verder op ingaan. In de tussentijd probeer ik, ook in deze dubbeldemissionaire periode, een aantal bouwstenen in de steigers te zetten voor de betaalbaarheid voor de reiziger, voor de stabiliteit en de betaalbaarheid voor de belastingbetaler en voor de stabiliteit van het systeem.

Voorzitter. Met uw goedvinden ga ik nu naar het kopje betaalbaarheid. Daar is veel over gezegd.

De voorzitter:

We gaan eerst even kijken of er interrupties op de introductie zijn. Ik zag de heer Grinwis zijn hand al opsteken. Ik zou willen voorstellen om vier interrupties per persoon toe te staan voor de gehele termijn van de staatssecretaris. Meneer Grinwis, ga uw gang.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik ben blij met de inleiding van de staatssecretaris en met hoe hij die drie grote uitdagingen schetst en ze verbindt met het domein van infrastructuur, vervoer en openbaar vervoer. Maar we moeten natuurlijk wel constateren dat we niet alleen weleens kunnen spreken van een verweesde samenleving, maar ook van een verweesd ministerie, een verweesd domein, dat de afgelopen jaren in de politieke prioritering niet heeft gekregen wat nodig is om ons land infrastructureel sterk te houden en in beweging te houden. Ik zie wel wat tekenen van hoop. De staatssecretaris heeft sinds zijn aantreden in ieder geval de BDU-bezuiniging voorlopig even naar voren weten te schuiven. Ook heeft hij aangekondigd dat de financiering van het ov echt anders moet en dat hij dat goed in kaart gaat brengen. Ik zie dus echt zijn inzet wel. Denkt hij dat het mogelijk is om in de politieke prioritering in Den Haag — in relatie tot de formatie is dat natuurlijk superactueel — lenW weer eens wat hoger op de prioriteitenladder te krijgen? Want eerlijk is eerlijk, ik schaam mij een beetje voor hoe wij als politiek lenW, het domein dat eronder schuilgaat en het grote maatschappelijke belang daarvan, een beetje verweesd hebben achtergelaten.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik denk dat wij die zorg delen. Daarom probeer ik dat als staatssecretaris ook heel helder voor het voetlicht te brengen. Het zijn uiteindelijk allemaal politieke keuzes. We hebben een jaarplak, om het zo maar te zeggen, in het Mobiliteitsfonds. Alles bij elkaar opgeteld kom je op 13 à 14 miljard, geloof ik; 6 miljard is vrij te besteden. Als alle instandhoudingskosten eraf gaan, is er voor de gaten die we nog over hebben, nog een miljard of anderhalf. Dat is het, even heel grofmazig. Ik zeg altijd: ik kom zelf uit de Kamer, waarin ik Sociale Zakendebatten deed. Sociale Zaken heeft een budget van 127 miljard. Het is gewoon een politieke keuze om het zo met elkaar te doen. Sociale Zaken 127 miljard, Volksgezondheid ook iets in die orde van grootte, geloof ik: dat zijn allemaal

politieke keuzes die we met elkaar maken. Ik zeg niet dat we het daar automatisch maar moeten weghalen, maar alles wat we hier met elkaar doen, is een politieke keuze. Ik probeer uit te leggen dat ...

Neem bijvoorbeeld het onderzoek van Christophe van der Maat naar de veiligheid en de weerbaarheid van ons spoor. De afgelopen 30 jaar zijn wij bezig geweest — dat is ook logisch — om het op ons spoor zo snel en soepel mogelijk te laten gaan, met zo veel mogelijk treinen over dat kleine stukje spoor. We zien nu dat er sabotageacties, weerbaarheidsaanvallen et cetera zijn. Dan moet je de hele andere kant op en dat kost geld. Als wij ons spoor op de korte termijn weerbaar willen houden, heb je een eerste pakket, een startpakket, van 600 miljoen nodig. Dat heb ik klaargelegd. Vervolgens is het aan de politiek om te zeggen "dat willen we wel" of "dat willen we niet". Ik heb duidelijk gemaakt wat de consequentie is van het wel doen en van het niet doen.

Dat wil ik ook doen met de financierbaarheid van het stelsel. Op dit moment is dat totaal versnipperd. Ik zal daar zo wat over zeggen als ik op de betaalbaarheid kom. Ook voor de reiziger denk ik dat je over slimmere dingen kunt nadenken.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Boelsma. Nee, toch geen interruptie? De heer Schutz dan.

De heer Schutz (VVD):

Ik snap de verheugdheid van de staatssecretaris over de prioriteit die aan het militair belang is gegeven. Dat onderschrijft de VVD. Helder. Maar dat betekent natuurlijk wel dat er een verandering is in de capaciteit en de verhouding tussen de verschillende groepen die van het spoor gebruikmaken. Vanochtend is er heel veel aandacht geweest voor vooral het belang van passagiersvervoer, maar ik zou er het accent op willen leggen dat we in het totaal ook aandacht blijven houden voor de capaciteit die het spoorgoederenvervoer nodig heeft. Dus naast die blijdschap, die ik met u deel, heb ik ook wel een klein beetje zorgen over wat dat doet met het geheel. Ik heb daar niet meteen een pasklaar antwoord op. Daarom vraag ik u om daar nog eens naar te kijken: hebben we in de schaarste zo een goede verdeling van de ruimte op het spoor?

Staatssecretaris Aartsen:

Het is wat mij betreft en-en. Dat zie je ook in de stukken die wij sturen over militaire mobiliteit. Je hebt niks aan een spoor dat alleen voor militaire doeleinden kan worden gebruikt. Je zult ook de civiele samenleving, zoals ze dat in Defensitermen noemen, moeten laten doordraaien, dus zowel het personen- als het goederenvervoer. Als je investeringen doet, zoals bij Kijfhoek, moet je heel bewust kijken naar dual use, zodat het kan worden gebruikt zowel voor militaire doeleinden als slim voor bedrijven en economie. Het mooiste is natuurlijk als je investeringen kunt doen in Defensie die ook daaraan een bijdrage leveren. De 740 metertreinen kun je inzetten voor zowel Defensie als goederenvervoer. Als je dat een beetje slim organiseert op de juiste plekken, dus als je de emplacementen en perrons daar beschikbaar maakt voor 740 metertreinen, levert dat een bijdrage aan zowel militaire als economische doeleinden. Dat is de dual-usetoepassing die je probeert na te streven.

De heer Huidekooper (D66):

Dank aan de staatssecretaris voor zijn inleiding, zeg ik via de voorzitter. De staatssecretaris schetst het dilemma dat wij als Kamer ook zien. Betrouwbaarheid,

betalbaarheid en nieuwe investeringen zijn allemaal belangrijk. Ik hoorde de staatssecretaris ook zeggen dat we moeten gaan voor en-en, maar we weten dat in de praktijk de middelen niet toereikend zijn. Politiek gaat ook over keuzes maken, dus ik zou de staatssecretaris willen vragen of hij het wat explicieter kan maken. Wat krijgt nou voorrang als het geld niet toereikend is? Zijn dat lagere tarieven, betere prestaties of nieuwe investeringen zoals die in militaire mobiliteit?

Staatssecretaris Aartsen:

Nu worden er een paar dingen tegen elkaar aangeplakt die financieel wat uit elkaar liggen. We hebben de investeringen in de infrastructuur. Die doen we via het Mobiliteitsfonds en die gaan via ProRail en andere bedrijven. Dan hebben we de exploitatie. Die loopt ook via ProRail, maar voor zaken als stiptheid en punctualiteit, die u noemde, loopt die ook via de NS of via andere spoorvervoerders. Dat zijn twee verschillende zaken. Vandaar dat ik ... Er zijn veel vragen gesteld. Misschien ga ik zo meteen gelijk maar even door met mijn blokje over de betaalbaarheid. Maar we hebben juist gezegd dat je die twee dingen uit elkaar moet halen. Er zijn drie elementen. Infrastructuurinvesteringen gaan via het Mobiliteitsfonds. Hoe houden we het systeem van openbaar vervoer betaalbaar en hoe doen we dat op een slimme manier? We zien nu namelijk een aantal dingen die niet per se heel slim zijn georganiseerd. Hoe zorg je dat het voor de reiziger betaalbaar is? Dat is eigenlijk de drieslag.

De voorzitter:

Dank u wel. Gaat u verder met uw betoog. Het volgende blokje is betaalbaarheid.

Staatssecretaris Aartsen:

Zoals ik al zei, is er een drieslag: infrastructuur, het systeem betaalbaar houden en het voor de reiziger betaalbaar houden.

Ten aanzien van de infrastructuur: daar zal ik bij de specifieke projecten wat meer over zeggen. Begin januari krijgen we nog het fameuze debat over de MIRT-systematiek. Daarin gaan we uitgebreid spreken over de infrastructuur, maar volgens mij is het punt duidelijk. U heeft volgens mij ook een goede technische briefing gehad over de instandhoudingsopgave, de staat van de infrastructuur, de staat van het spoor. Volgens mij is het heel duidelijk wat er moet gebeuren als je wilt dat we meer doen dan alleen maar de boel in stand houden. Daar ga ik nu dus niks over zeggen.

Als het gaat om de betaalbaarheid, begin ik even met de betaalbaarheid van het systeem. Dat is wat minder sexy, maar ik denk dat het wel cruciaal is. We hebben een aantal dingen op zo'n manier georganiseerd dat ze gewoon niet bijdragen aan de stabiliteit van het systeem, in het openbaar vervoer, op het spoor. Daardoor dragen ze ook niets bij voor de reiziger. Wij trekken geld uit voor het openbaar vervoer via de provinciefondsen; dat loopt via de provincies. Zelf doen we dat met een stukje BDU richting de vervoersregio's. We hebben ook nog geld lopen vanuit NS; dat komt rechtstreeks van onze begroting. Vanuit het ministerie van Onderwijs hebben we natuurlijk nog het studentenproduct; daarvoor wordt een miljard euro in het openbaarvervoerssysteem gestopt. Dat is ongeveer een zesde van wat we in Nederland in het openbaarvervoerssysteem stoppen. Dan heb je natuurlijk nog de bredere discussie over het publieke vervoer. Daar is het hier ook al vaak over gegaan. Dan gaat het om gelden voor leerlingenvervoer, zorgvervoer et cetera. Dat is eigenlijk allemaal belastinggeld, allemaal euro's om mensen van A naar B te krijgen. Dat is totaal

versnipperd. Juist die versnippering zorgt ervoor dat er enorm veel druk op het stelsel ontstaat.

Ik heb nu dus gevraagd om een betaalbaarheidsstudie te doen op die twee onderdelen, de reiziger en het systeem. Wat betreft het systeem gaan we kijken hoe het nou zit met die versnippering: is het nou verstandig dat we het op die manier hebben georganiseerd of is het verstandiger om bijvoorbeeld het studenten-ov-product, waarbij het onderwijs nu een klant is van de vervoerders, misschien toch wat integraler te bekijken met de gelden die wij als IenW hebben? Dat is een van de gedachtelijnen in die studie. Het studenten-ov-product is een vrij simpel product en daardoor eigenlijk ook heel ongericht. Je kunt in het weekend reizen of je kunt doordeweeks reizen. Punt. Dat hebben we in de jaren negentig ooit bedacht. Sinds die tijd hebben we dat nooit meer veranderd. Als je echter in gesprek gaat met vervoerders, dan zeggen ze: nou, volgens mij kun je veel slimmere producten bedenken die aantrekkelijk zijn voor studenten, waardoor je goedkoper, beter en meer kunt reizen en de spitsdrukke beter kan verdelen, gewoon een slimmer product. Dat is een van de dingen die ik in die betaalbaarheidsstudies graag naar voren zou willen laten komen. Het bundelen van de gelden is er daar ook een van.

Provincies zeggen, ook wat betreft dat studentengeld: er wordt bezuinigd op het openbaar vervoer. Uw Kamer heeft dat ook een aantal keren gezegd. Ik moet dan formeel zeggen: "Er is geen sprake van een bezuiniging in het openbaar vervoer. Er zijn minder reizigers. Het onderwijs is een klant. Als er minder wordt gereisd, dan wordt er minder betaald." Dat is natuurlijk een formeel antwoord. Het resultaat is gewoon dat er minder geld beschikbaar is. In Zeeland is 50% van het openbaar vervoer afhankelijk van het studentenproduct. Dat is een enorme klap voor die regio. Natuurlijk voelt dat dus als een bezuiniging. De hoeveelheid geld gaat ook in één keer naar beneden; daar zit geen afvloeiing in, zeg maar. Kan je dat nou niet slimmer organiseren? Met al dit soort vragen zijn we bezig in het betaalbaarheidsonderzoek. We zijn ook bezig met de betaalbaarheid voor de reiziger, want ook op dat vlak zie je een aantal bijzondere dingen.

De kostendekking. We hebben natuurlijk prijsstijgingen gezien in het regionale openbaar vervoer. We hebben prijsstijgingen gezien bij de NS. Ik ben heel blij dat we die hebben kunnen dempen. Mijn voorganger had geschreven: de NS-tarieven dreigden te stijgen met bijna 12%. Ik ben heel blij dat we stijging hebben kunnen dempen naar 6,5%, maar dat is natuurlijk nog steeds fors. Het is echt enorm fors. De prijsstijgingen bij zowel materieel als personeel blijven doorlopen, dus je moet even nadenken hoe je daar nou op een slimme manier mee omgaat, want dat geld hebben we niet. De heer Grinwis zei dat volgens mij ook. Het staat in ieder geval niet bij ons op de begroting. Dan wordt de rekening neergelegd bij de reiziger.

Dan is natuurlijk ook nog een vraagstuk: wat doe je met prijsdifferentiatie? Ik heb het niet over spitsheffing; dat is echt iets anders. Op het gebied van prijsdifferentiatie zijn er natuurlijk ook een aantal bijzonderheden. Een verpleegkundige die op woensdag om 11.00 uur met de trein gaat, betaalt 40% te veel ten opzichte van de Tweede Kamerleden die op dinsdagochtend met de trein naar Den Haag komen. Dan hebben we namelijk te maken met een hyperspits, waarin je enorm veel materieel en enorm veel personeel moet inzetten. Je kunt je best afvragen of het rechtvaardig is om dat op die manier te organiseren. Er werd gezegd: u moet het eerlijke verhaal vertellen. Nou ja, dit is het eerlijke verhaal. De NS moet enorm veel kosten maken om op dinsdag- en donderdagochtend alle forenzen op hun plek te krijgen en die rekening wordt neergelegd

bij reizigers die doordeweeks of in de daluren reizen. Dat is op dit moment het systeem. Ik denk echter dat het wel verstandig is om daar eens over na te denken. Draagt het op die manier bij aan de betaalbaarheid voor mensen die met de trein willen?

Voorzitter, tot zover misschien het blokje intro. Dat zal ongetwijfeld vragen hebben opgeroepen. Zo niet, dan ga ik door.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar de heer Heutink, die wellicht wilde interromperen. Nee? Dan gaan we door.

Staatssecretaris Aartsen:

De heer Huidekooper vroeg naar de tariefdifferentiatie en de spreiding. Die wil ik dus graag opnemen in het betaalbaarheidsonderzoek, dat gaat lopen vanaf januari, om echt even alle varianten op tafel te leggen. De Kamer is een paar jaar geleden duidelijk geweest over wat ze niet wilde, maar er zitten natuurlijk nog heel veel varianten tussen. Ik wil vooral eens even bouwstenen klaarleggen voor mijn opvolger.

Voorzitter. Er werd mij een vraag gesteld over de Onderwegpas. Dat is de laatste vraag in het blokje betaalbaarheid. De Onderwegpas is voortgekomen uit een financiering uit het Social Climate Fund. De Onderwegpas heeft cofinanciering uit het Klimaatfonds. We hebben daarvoor op dit moment geen andere financiële bronnen beschikbaar. Wel wil ik zeggen dat geld niet zozeer het probleem was. Het probleem was tweeledig. We wilden namelijk graag een pas die in het bredere openbaar vervoer beschikbaar zou zijn, dus niet alleen bij NS-treinen, maar ook bij bijvoorbeeld Arrivatreinen en de lokale vervoerders, dus de gemeentelijke en provinciale vervoerders. Helaas hebben we drie dingen moeten concluderen.

Ten eerste lukt het op dit moment niet om het traject dat heel veel vervoerders hebben lopen rondom OVpay — dus dat je gewoon met je bankpas kan reizen met alle vervoerders — op hetzelfde moment te ontwikkelen. Dat is heel begrijpelijk. Het is heel vervelend, maar ik snap het wel. Ook zij hebben te maken met personeelskosten, personeelskrapte en een tekort aan mensen die kunnen programmeren et cetera. Zij hebben dus gezegd: het is een mooi idee, staatssecretaris, maar het lukt ons niet. Daar moet ik gewoon begrip voor hebben. Dat is één.

Ten tweede hebben we natuurlijk ook te maken met een totale versnippering van allerlei gemeentelijke en provinciale kortingsproducten voor minima. Die zijn allemaal op een andere manier ingericht. In deze termijn bleek het onmogelijk voor de vervoerders om het risico te dragen om die producten te laten zitten en daar de Onderwegpas landelijk overheen te leggen. Dat konden zij op dit moment niet dragen en ook daar heb ik begrip voor. Het is een vervelende boodschap, maar het is wel wat het is.

Een derde element is het volgende. Toen wij besloten dat we het dus niet landelijk dekkend zouden gaan doen, maar alleen bij de concessiehouder, de NS, liepen we in Brussel aan tegen het feit dat dat onder staatssteun zou gaan vallen. Dat zijn dus de drie redenen waarom dit niet op deze manier is gelukt.

Dat was het kopje betaalbaarheid, voorzitter.

De voorzitter:

Dan zijn we nu echt aan het einde van het kopje gekomen. We gaan even inventariseren wie er interrupties heeft. Sowieso zag ik de heer De Hoop. Voor nu zijn er geen andere interrupties. Ga uw gang, meneer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik zou bij de staatssecretaris nog wel even willen doorvragen over de Onderwegpas. Mijn fractie vindt het namelijk om twee redenen heel erg jammer. Allereerst was er veel draagvlak in de Kamer om de Onderwegpas in te voeren. Ik geloof dat het een voorstel van NSC en de ChristenUnie bij de Politieke Beschouwingen was. Daarvan werd gezegd: we moeten dit echt doen om in ieder geval voor de minima te zorgen dat er betaalbaarheid komt. Ik vind het juist belangrijk om vanuit het Rijk iets te doen, omdat je nu inderdaad die versnippering tussen de gemeentes ziet. Die maken zich namelijk zorgen over minima die openbaar vervoer nodig hebben. Dat is dus eigenlijk een argument om landelijk iets met elkaar in te richten. Ik snap dat het niet lukt voor 2026, maar wat kan de staatssecretaris de komende maanden doen om in ieder geval voor 2027 de voorwaarden in orde te brengen, zodat als de politieke wil er is, het in 2027 wel kan? Wat kan hij doen om ervoor te zorgen dat die voorwaarden in ieder geval geen probleem zijn voor het volgende jaar?

Staatssecretaris Aartsen:

We moeten daar even goed naar kijken, want ik denk dat de bereidheid er zeker is. Wel moet ik eerlijk zeggen dat we weer terug bij start zijn. Je moet ook op een andere manier nadenken over de financiering. Volgens mij komen we er in januari nog op terug in een schriftelijk overleg over de Onderwegpas dat de Kamer heeft aangevraagd. Ik geloof dat er 200 vragen over gesteld zijn. Ik zou aan de Kamer willen voorstellen dat we in dat overleg het toekomstpad heel duidelijk uitzetten en het onderscheid maken tussen het tijdspad ... De belemmering van OVpay blijft staan. Als je het landelijk dekkend wil, heb je meer tijd nodig om met de vervoerders gezamenlijk te praten. Daarnaast heb je natuurlijk nog de financiering ervan. Maar dat laatste stuk kunnen we natuurlijk ook meenemen in het betaalbaarheidsonderzoek, dat we al hebben lopen. Je wilt namelijk wel kijken hoe je dat op een slimme manier kunt organiseren. Als u het goedvindt, kom ik daar graag in het schriftelijk overleg in januari op terug.

De voorzitter:

Er zijn verder geen interrupties. Vervolgt u met uw volgende blokje. Als ik het goed heb, is dat het blokje veiligheid.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, dat klopt. Laat ik zeggen dat ik morgen een halfjaar geleden ben aangetreden. Ik ben in mijn eerste weekend wel geschrokken van hoeveel mensen, jonge vrouwen, tegen mij zeiden: ik durf niet meer met de trein, want ik maak dingen mee waar ik tabak van heb. Medewerkers zeiden dat ze het na vijftien jaar bij de geel-blauwe familie — zo wordt dat toch echt wel ervaren binnen dat bedrijf — niet meer trekken. We hebben gezien dat het al veel was, maar na corona is het alleen maar erger geworden. Wat vroeger uitschelden was, is nu bespugen. Wat toen spugen was, is nu slaan. Wat vroeger slaan was, is inmiddels molesteren geworden, zowel richting medewerkers als richting mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer. Dat is voor mij ook de reden geweest om te beginnen met het punt: we pikken het niet meer. We gaan nu echt zeggen: het is klaar.

Ik heb vanaf dag één gezegd dat we niet gaan kijken of we maatregel A, B of C kunnen doen. Nee, de situatie is zo dat we maatregel A, maatregel B én maatregel C doen. Dat is de reden waarom ik vanaf dag één, vanaf het moment dat ik de eer heb om hier aan de knoppen te zitten, heb gezegd dat we de boetes gaan verhogen. De afgelopen tien jaar, geloof ik, is de boete op zwartrijden niet verhoogd. Die gaan we nu verhogen.

We gaan zorgen dat boa's eindelijk toegang krijgen tot het rijbewijsregister. Het is nog lang niet genoeg, maar het is wel weer een stap. We gaan zorgen dat we boa's meer bevoegdheden geven. Ik heb met de minister van Asiel en Migratie gesproken over het vreemdelingenregister. Met name rondom asielzoekerscentra is dat een groot, groot, groot probleem. Zij heeft toegezegd dat we het vreemdelingenregister beschikbaar gaan maken voor ov-boa's. Ik ben op dit moment nog druk in gesprek met de collega's van JenV, de politie en het Openbaar Ministerie over de beschikbaarheid van andere registers, de bekende bevoegdheid die er in Rotterdam is: de toegang tot politiesystemen. Ik wil geen middelendiscussie voeren over welk middel het nou moet zijn, maar een boa in het openbaar vervoer zou zonder fysieke tussenkomst van een politieagent toch op z'n minst in staat moeten zijn om iemand te identificeren en een boete uit te schrijven. Dan is de vraag via welk systeem dat gaat, maar ik denk dat de meeste boa's daarvan denken: regel het. Dat is ook hoe ik erin zit. We zijn op dit moment nog druk in overleg met Justitie, omdat er echt nog een aantal haken en ogen aan zitten. Weet in ieder geval dat wij er hard aan werken om dat voor elkaar te krijgen, zodat we dat ook gaan regelen voor boa's.

We hebben als kabinet gezegd dat 60 boa's bij wijze van proef de korte wapenstok krijgen. Dat is een forse maatregel die we nemen, maar het is helaas kei- en kei- en keihard nodig in het openbaar vervoer. Zij gaan die krijgen. We hebben 12 miljoen euro uitgetrokken voor bodycams voor de hoofdconducteurs bij de NS. We verwachten dat die in januari geleverd zullen worden. Wij zijn op dit moment samen met JenV en de ov-sector bezig om te kijken of we een extra convenant kunnen sluiten volgend jaar, bijvoorbeeld over hoe we omgaan met de ov-verboden die we hebben genoemd.

Ik hoorde de heer Goudzwaard ook nog een suggestie doen ten aanzien van koperdiefstal. Ik heb binnenkort een gesprek met het Openbaar Ministerie over de boetes, over hoe de boetes betaald worden, over de straffen in het openbaar vervoer. Het Openbaar Ministerie is onafhankelijk, maar dat betekent wel dat ik daar gewoon een gesprek mee mag hebben. Ik kan toezeggen dat ik ook dit punt daar onder de aandacht zal brengen. Je wilt namelijk dat de straffen in het openbaar vervoer afschrikwekkend zijn, dat ze ervoor zorgen dat het niet meer gebeurt. Dat is wat wij op dit moment ook doen.

Een ander punt is dat wij meer camera's op stations willen. We willen dat meer stations worden afgesloten met poortjes. We werken samen met de NS aan meer datagestuurde inzet, zodat mensen bijvoorbeeld direct op een incident af kunnen gaan en zodat mensen het kunnen melden als er een onveilige situatie is. Er zijn veel meer camera's gekomen in de trein, die steeds vaker realtime kunnen worden uitgekeken. Op het moment dat mensen zich misdragen in die trein, wordt er live gezien wat er aan de hand is. Dan komt er een telefoontje en dan word je opgewacht bij het station om vervolgens bij de kladden gegrepen te worden. Dat is wat we proberen te doen.

Ik ben er erg trots op dat we daarnaast 20 miljoen euro hebben kunnen uittrekken, bij elkaar hebben kunnen schrappen, voor het actieprogramma Een veilig station. Daarmee kunnen we samen met gemeenten, ProRail en de NS op een aantal stations enorme stappen zetten. We beginnen bij Almelo, Purmerend en Bergen op Zoom, maar we willen dat zo snel als mogelijk uitbreiden naar zo veel mogelijk andere stations. We worden bijna iedere week gebeld door een burgemeester die zegt: kunnen jullie alsjeblieft ook bij ons komen, want we willen graag aan de slag? Dat betekent dat er een probleem is, maar ook dat mensen er iets aan willen doen.

Dat is dus wat we op dit moment doen. Ik hoop dat we als samenleving laten zien dat we het niet meer pikken dat mensen worden lastiggevallen in de trein, dat mensen worden belaagd in de trein en dat mensen hun werk niet kunnen blijven doen. We trekken alles uit de kast. Ik weet niet hoeveel ik er al heb opgesomd, maar we trekken die hele rits aan maatregelen uit de kast. Wij doen er alles aan om normerend een streep te trekken: het openbaar vervoer moet veilig zijn en je gedraagt je in het openbaar vervoer.

De voorzitter:

Bent u aan het einde van het blokje veiligheid gekomen?

Staatssecretaris Aartsen:

Ik heb nog een paar specifieke vragen te beantwoorden.

De voorzitter:

Aan het einde van elk blokje doen we even een vragenronde.

Staatssecretaris Aartsen:

Er was nog een vraag over de spoorwegpolitie. Naar aanleiding van het commissiedebat Politie is er een motie ingediend over de spoorwegpolitie bij mijn collega van JenV. In de zaal hiernaast vindt dat weer verder plaats. Zij gaan over de politie. Volgens mij is namelijk de vraag aan de politie niet of ze alsjeblieft minder capaciteit kunnen hebben, maar of ze meer capaciteit kunnen hebben, voor alles. Dat is dus echt een afweging die daar moet worden gemaakt. Binnen het domein van openbaar vervoer doen we echt alles wat we kunnen om het openbaar vervoer veilig te houden, met of zonder spoorwegpolitie. Over de motie-Eerdmans kan ik zeggen dat de minister van JenV samen met Arriva werkt aan een voorstel. Hij kijkt hoe ze dat samen kunnen oppakken.

Volgens mij waren dat de vragen over veiligheid.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan begin ik bij de heer Heutink. Ik ga het rijtje af. Ik heb uw namen genoteerd. Ga uw gang, meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Als we zo luisteren naar de staatssecretaris, dan zou je denken dat het de goede kant opgaat en dat hij er als een pitbull bovenop zit om de trein weer daadwerkelijk veiliger te maken. Het probleem is dat wij dit al jaren roepen en dat, welke staatssecretaris hier ook zit — de een zegt het in wat andere bewoordingen dan de ander — het altijd hetzelfde verhaal is: ik ben ermee bezig en ik ben erover in gesprek met Justitie en Veiligheid. Ik wil nu weleens weten of deze harde woorden, waar ik heel blij mee ben, van deze staatssecretaris ervoor zorgen dat het ook daadwerkelijk geregeld gaat worden, of dat

het alleen maar de woorden van de staatssecretaris zijn en dat Justitie en Veiligheid ons straks uiteindelijk weer teleur gaat stellen. Mijn vraag is dus: is dit kabinetsbeleid of is dit alleen de mening van de staatssecretaris?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik deel de constatering van de PVV dat er in de periode voor mij inderdaad misschien niet altijd harde maatregelen zijn genomen, maar dat er wel veel over gesproken is. Dat was mijn motivatie om te zeggen: ik wil besluiten nemen. Ik heb het besluit genomen om per 1 oktober de boetes te verhogen. Het was een relatief eenvoudig besluit om gewoon te zeggen dat we de boetes gaan verhogen. Wat is de maximale ruimte die we hebben? Dan gaan we de boetes verhogen, want het kan niet waar zijn dat we de boetes op zwartrijden jarenlang niet hebben verhoogd.

Ik heb gezegd dat ik besluiten wil nemen. Ik heb mijn handtekening gezet onder het besluit om het rijbewijsregister open te stellen voor boa's, zodat ze meer bevoegdheden krijgen. Ik heb samen met de minister van AenM mijn handtekening gezet onder het besluit om het vreemdelingenregister open te stellen. Dat heb ik tegen ambtenaren gezegd en dat is gewoon een besluit geweest. We hebben het besluit genomen om extra geld uit te trekken voor bodycams. Dat was ook een besluit. We hebben onze handtekening gezet onder het besluit om de medewerkers van NS, de boa's, een wapenstok te geven. Dat is gewoon een besluit geweest dat we hebben genomen. We hebben dus echt een enorme lijst aan besluiten die we hebben genomen en we blijven doorgaan met besluiten nemen. De meest taaie is natuurlijk de gekmakende situatie dat een boa in het openbaar vervoer niet iemand op een juiste manier kan identificeren. Daarom hebben we goede gesprekken met de collega's van JenV, om te kijken hoe we dat linksom, rechtsom of rechtdoor mogelijk kunnen maken. Ik hoop dat ik daar zo snel als mogelijk ook mijn handtekening onder kan zetten en dus het besluit kan nemen.

De **voorzitter**:

Dat roept een vervolgvraag op van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Tot slot dan. Het is harstikke fijn dat de staatssecretaris besluiten neemt. Dat is ook broodnodig, dus dat is heel erg goed. Maar we willen dat de staatssecretaris ook zegt dat de uitvoering van die besluiten daadwerkelijk gaat gebeuren. We willen dat de bodycams daadwerkelijk allemaal op de uniformen van de hoofdconducteurs zitten en dat de wapenstokken daadwerkelijk in de uitrusting zitten zodat ze ermee over de stations kunnen lopen. We willen dat dat gaat gebeuren. Ik wil dat de staatssecretaris zegt en zich ervoor gaat inspannen dat het allemaal zo snel als mogelijk gaat gebeuren. Ik ben het namelijk met hem eens dat we niet meer kunnen wachten.

Staatssecretaris **Aartsen**:

We zijn het helemaal eens. In mijn macht ligt het nemen van een besluit. Dat is het eerste wat er moet gebeuren. Ik ben dus blij dat ik het afgelopen halfjaar besluiten heb kunnen nemen en handtekeningen heb kunnen zetten. Al die dingen gebeuren nu inderdaad zo snel als mogelijk. Op 1 oktober zijn de boetes gewoon verhoogd. Dat is dus gewoon gebeurd in drie maanden tijd. De subsidieverlening voor die boa's is verstrekt. Ik weet niet of het al fysiek is overgemaakt. Oh, jawel. Ik krijg de bevestiging van de ondersteuning hier aan mijn zijde dat het geld al fysiek is overgemaakt. Het geld staat op de rekening van de NS. Ik denk dat ze ergens in bestelling zitten. Ik kan nog

specifiek navragen in welk depot ze liggen, maar de verwachting is dat ze in januari, over twee weken, opgespeld kunnen gaan worden. Dat kunnen we samen gaan doen. Dat is hartstikke goed. Volgens mij is het belangrijk dat dat gebeurt. Laten we alsjeblieft zorgen dat het gaat gebeuren. Dat is ook echt waar alles begint.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Allereerst dank aan de staatssecretaris voor de toezegging. Als ik mag, wil ik even teruggrijpen op wat de staatssecretaris zei over de motie-Eerdmans over de spoorweggpolitie, namelijk dat er wordt gewerkt aan een voorstel. Zou de staatssecretaris daar wat meer over kunnen zeggen? Wanneer kunnen wij dat voorstel verwachten en wat zou een dergelijk voorstel in de basis behelzen?

Voorzitter, kan ik daar nog een kleine vraag achteraan stellen?

De **voorzitter**:

Nou, laten we ze gewoon een voor een doen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Een voor een? Oké.

De **voorzitter**:

Dan kunt u zo meteen een vervolgintrruptie plegen. De staatssecretaris op dit stuk.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie is ingediend bij de collega van JenV, bij politie. Ik begrijp dat dat voorstel in Q1, het eerste kwartaal van 2026, gaat komen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Hartelijk dank. Ik heb nog een andere vraag aan de staatssecretaris. Ik hoorde hem net nog, bij de vraag wat we nog meer kunnen doen tegen zwartrijders en overlastgevende personen, refereren aan boa's en het geweldsmandaat waar we naar zouden kunnen kijken, maar ook aan het verhogen van de boetes. Mijn vraag aan de staatssecretaris is wat de reactie daarop is als hij praat met de vertegenwoordigers van de boa's. Want een hoge boete opleggen aan iemand kan ook juist heel veel agressie opwekken. Dat is dus een glibberig pad waar hij zich dan op bevindt. Dus ja, wat is nu wijsheid? Je wilt de boa's namelijk niet extra in de problemen brengen. Kan de staatssecretaris daar dus op reflecteren, vraag ik via de voorzitter. Wat krijgt u terug vanuit de sector?

De **voorzitter**:

Kunt u daarop reflecteren, staatssecretaris?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Ik denk dat het tweeledig is. Natuurlijk is er angst voor deze reactie. Tegelijkertijd is het ook een signaal als je zegt "we gaan tien jaar lang" ... of was het zestien jaar? Nee, het is tien jaar lang, hoor ik, sinds 2006, nee 2016. O, 2015? Dank je wel. Nou, ik ga helemaal de mist in. 2015. Het is dus ook een signaal als je zegt: we gaan tien jaar lang de boetes niet verhogen. De inflatie gaat gewoon door, dus iedereen die kan rekenen, begrijpt dat je als overheid dan korting geeft op boetes. Dat is wat je doet als je die boetes niet verhoogt. Ik vind dat niet het juiste signaal als we zien dat de agressie enorm toeneemt. Dat is voor mij de reden geweest om te zeggen: ik vind dat

we echt substantieel op een aantal knoppen moeten drukken. Een daarvan is het verhogen van de boetes. De reactie van de boa's is natuurlijk terecht, want alleen even de boetes verhogen, is niet voldoende; het moet wel dat hele lijstje zijn. Vandaar dat ik zeg dat we niet of maatregel 1 of maatregel 2 doen, maar dat we maatregel 1, 2 en het liefst 3, 4, 5, 6 tot en met 10 doen.

De voorzitter:

Helder. Dan ga ik naar de heer Huidekooper.

De heer Huidekooper (D66):

Dank aan de staatssecretaris voor zijn betoog. Ik proef daarin de urgentie om de sociale veiligheid in de trein te verbeteren, maar ik heb eigenlijk nog geen antwoord gehoord op mijn vraag. Ik hoor veel "we zijn ermee bezig" en "ik voer goede gesprekken, onder andere over het rijbewijzenregister en het politieregister". Alleen, er is ook aan deze Kamer gezegd dat ernaar werd gestreefd om eind 2025 in ieder geval de toegang tot het rijbewijzenregister geregeld te hebben voor publieke boa's. Mijn vraag is eigenlijk simpel: is dat gelukt, en zo nee, waarom niet? Ik denk namelijk dat we het er breed over eens zijn dat de boa's die snelheid verdienen.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat klopt. We zijn met een aantal acties bezig. De belangrijkste daarvan is om ervoor te zorgen dat een boa zonder fysieke tussenkomst van een politieagent iemand kan identificeren en een boete kan uitschrijven. Daar is alles op gericht en dat moet op een manier die ook juridisch kan, zodat een rechter er niet alsnog een streep doorheen zet. We zijn daarover op dit moment in overleg met het ministerie van JenV, met het Openbaar en met de politie. Dat is één. Als het gaat om het rijbewijzenregister: daarmee hebben we helaas een halfjaar vertraging opgelopen. Ik had gehoopt dat dit al per 1 januari had gekund, maar dat zal medio 2026 worden, omdat we op dat punt vastlopen met privacywetgeving in Nederland. Daar moesten we nog een paar extra waarborgen inbouwen, dus dat wordt helaas niet 1 januari, maar naar verwachting medio 2026.

De heer Schutz (VVD):

We zitten hier als leden met een rijtje mannen naast elkaar, op één na, mijn buurvrouw, mevrouw Boelsma. Ik heb in mijn eerste termijn gevraagd naar de positie van de vrouwen in het geheel. Helaas voelden vrouwen zich dit jaar geroepen om de nacht terug te claimen. En terecht. Het is fijn dat we het hebben over sociale veiligheid. Ik steun de staatssecretaris in de kordaatheid van de acties die hij heeft ondernomen in de korte tijd waarin hij hier nu zitting heeft. We hebben het over de helft van de bevolking. Het gaat om de mensen die nu al op bepaalde tijden op bepaalde trajecten de trein niet meer kiezen, omdat dit gewoon niet veilig is. Ik zou bij uitstek juist die groep heel nadrukkelijk willen betrekken bij het creëren van veiligheid rond stations. Luister naar hun verhalen en naar hun ervaringen, die zij helaas hebben moeten ondervinden. Maar luister vooral ook naar wat hun beeld is bij veiligheid. Laten we dat niet alleen als mannen doen, maar vooral ook met en voor vrouwen.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik ben het volledig eens met de heer Schutz. Dat is ook de reden waarom we het programma "Een veilig station; altijd voor iedereen!" zijn gestart. Er is een enorme rits aan maatregelen over bevoegdheden. In alle eerlijkheid: dat is gewoon de basis, wat mij betreft, om de mensen die in het openbaar vervoer werken te steunen. Dat is echt de

basis die we op orde moesten brengen. Dat zijn we nu aan het doen. Daarbovenop willen we ook nog een keer dat een stationsgebied gewoon een veilige omgeving is. Daarom hebben we gezegd: dat doen we snel en dat doen we goed. Dus we gaan een schouw doen met een groep mensen op vrijdagavond, dames die rondlopen om te zien en te ervaren wat er nou nodig is. Het kan soms om hele simpele dingen gaan, zoals verlichting, hoekjes en anders snoeien. Dat is niet dé oplossing, maar het kan wel enorm helpen om het gevoel van veiligheid echt te vergroten. Ik heb zelf een aantal stations bezocht met die bril op: rondjes lopen om te zien wat er nu aan de hand is. Dan zie je dat er echt nog wel een paar dingen stukken beter kunnen om dat gevoel van veiligheid te geven. Dat willen we heel graag samen met de doelgroep doen, dus met vrouwen en mensen uit de lhbtq-gemeenschap. Dat zijn mensen die vaker te maken hebben met onveiligheid in het openbaar vervoer. Dan gaan we kijken wat we op verschillende manieren kunnen doen. Dat doen we niet alleen als IenW, maar samen met NS, ProRail, de gemeente en verder iedereen die erbij betrokken is, zodat we het echt in één keer kunnen aanpakken.

De heer Van Duijvenvoorde (FVD):

Het is natuurlijk goed dat al die maatregelen worden genomen om de veiligheid te vergroten, maar ik was eergisteren bij de première van een documentaire over de boa's in treinen, de medewerkers Veiligheid & Service. Het is heel goed dat er aandacht voor is. Zij kijken bij ieder probleem of hun optreden escalerend werkt of de-escalerend. Dat is ook helemaal terecht. Negen van de tien keer willen ze de-escalerend werken. Want als je een probleem maakt, moet de trein stilstaan en komt er vertraging. Dus je kunt hun allerlei middelen en instrumenten geven om harder op te treden, maar het fundamentele vraagstuk blijft. Hoe ziet de staatssecretaris dat? Als we iedere keer kiezen voor de de-escalatie, wat volledig te begrijpen valt, hoe kunnen ze dan toch hun instrumenten inzetten, die nu steeds meer toenemen?

Staatssecretaris Aartsen:

Daarbij moeten we volgens mij vertrouwen op de professionaliteit van de boa's en van de politie. Zij weten wat ze moeten doen in welke situatie. Maar ik wil niet dat boa's of handhavers zeggen: ik kies voor een bepaalde optie, omdat ik mij niet gesteund voel door, in dit geval, de politiek. Als zij zeggen "ik zou graag dit willen, maar ik krijg het niet vanwege regels, ik mag het niet vanwege regels en ik kan het niet vanwege regels", vind ik dat wij aan de knoppen moeten zitten en zeggen: we gaan die mensen geven wat ze nodig hebben. Het zijn uiteindelijk die mensen die namens ons een stapje naar voren doen. Het zijn uiteindelijk die mensen die in de frontlinie staan. Iedere dag worden er drie NS-medewerkers ernstig bedreigd met een geweldsincident van de hoogste categorie. Iedere dag. Als je daarover nadenkt ... Ik vind het echt idioot. Dan hebben we het echt over de meest grove vorm van strafbare agressie. Iedere dag drie NS-medewerkers. Die mensen staan namens ons in de vuurlinie en dan vind ik dat we er alles aan moeten doen en alles uit de kast moeten trekken om die mensen te steunen. Zij moeten met hun professionele blik kunnen bedenken wat zij nodig hebben. Dat is wat ik probeer te doen.

De voorzitter:

Misschien toch een vervolgvraag?

De heer Van Duijvenvoorde (FVD):

Ja. Dus kunnen wij nu ook zeggen tegen de boa's dat zij nooit offers hoeven te brengen,

ook als het vertraging oplevert omdat het misschien een probleem oplevert op het spoor? Vaak willen ze wel handelen, maar de afweging is dan: ja, dan is er vertraging. Eigenlijk moeten ze altijd de ruimte krijgen, ook van de NS, om te kunnen handelen zoals zij goed achten op dat moment.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat is onze lijn. De afweging moet natuurlijk uiteindelijk altijd echt lokaal door de professional worden gemaakt en ik vind dat zij die afweging gewoon wel moeten maken, want anders zie je toch dat ze met de handen op de rug namens ons hun werk moeten doen en dat vind ik gewoon niet kunnen. Je moet er gewoon voor zorgen dat zij alles tot hun beschikking hebben om namens ons hun werk te doen. Die boa's en conducteurs doen dat werk namens ons voor de veiligheid van al die mensen die niet voor zichzelf kunnen opkomen in een trein, die overlast ervaren en die het niet durven te vertellen. Wij zijn het aan onze stand verplicht om die mensen te helpen en te steunen. Dat vindt het kabinet in ieder geval.

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

Ik sloeg aan op de terechte vraag van de heer Schutz van de VVD en op de reactie van de staatssecretaris, die ik echt bemoedigend vond, namelijk om de positie van vrouwen meer aandacht te geven als het gaat om veiligheid. Ik hoorde de staatssecretaris ook spreken over het schouwen met vrouwen. Ik weet dat naar aanleiding van Orange the World en "we claimen de nacht terug", waar collega Schutz van de VVD het over had, heel veel gemeenten op dit moment ook bezig zijn met schouwen met vrouwen. Ik ben benieuwd of de staatssecretaris exact daaraan refereerde, of dat het misschien een idee is om inderdaad met de lokale overheden bij dat schouwen met vrouwen elke keer het openbaar vervoer te betrekken. Het gaat erom dat lenW proactief contact zoekt met de gemeenten om te kijken hoe lenW daarin ook een rol kan nemen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Precies dit. We zijn sinds de zomer begonnen met het ontwikkelen van dat programma. Het gaat echt razendsnel. We hopen dat in het eerste kwartaal van volgend jaar naar de Kamer te kunnen sturen. Het idee is nou juist om dit samen met de gemeenten te doen en daarom hebben we dat geld er ook voor uitgetrokken. Als iedereen nou een klein beetje doet ... Je kunt in de volgende discussie terechtkomen. Het station is van de NS, dat stukje grond is van ProRail, daar gaat lenW over, daar gaat de gemeente over en daarbij is die betrokken. Voor de reiziger maakt dat natuurlijk niet uit. Je wilt het hele gebied pakken. We zien dat stationsgebieden als erg onveilig worden ervaren door met name vrouwen of door mensen die toch vaak al kwetsbaar zijn in het openbaar vervoer. Dus je wilt juist dit soort initiatieven eraan verbinden, waarbij je zegt: oké, als wij nu een stukje doen aan deze kant, doen jullie dan een stukje aan die kant, zodat we het kunnen combineren. Maar nogmaals, ik doe de toezegging dat u z.s.m. in het eerste kwartaal van 2026 dat programma krijgt, en ik hoop dat dit daarbij aansluit. Daarbij sta ik open voor suggesties.

De heer **Heutink** (PVV):

De staatssecretaris nodigde mij net uit om over twee weken of zo de bodycams op te spelden bij NS, maar dat zal wel vervelend zijn ...

Staatssecretaris **Aartsen**:

Met de hele commissie.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat is hartstikke leuk, maar het probleem is: dan zijn we er allemaal, maar dan zijn die bodycams er nog niet. Ik heb net nog even contact gehad met NS, maar men zegt daar letterlijk: er is nog geen geld; de subsidiebeschikking moet nog worden getekend. Die wordt in 2026 geschreven. Ze zijn gestart met de aanbesteding. Die moeten ze nog doen. Het is een Europese aanbesteding. Iedereen weet dat dit tijd kost. Dat is precies mijn angst: dat de staatssecretaris hele grote woorden gebruikt en precies zegt wat wij allemaal willen horen, dat hij ons blij maakt en zegt "leuk, over twee weken zijn die bodycams er", terwijl het gewoon niet zo is. Ik wil dus wel van de staatssecretaris weten: wat gaat er nu gebeuren? Hoe zit het nou en wanneer wordt dat geld overgemaakt?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zal dan zo eens een boos telefoontje naar Wouter Koolmees gaan plegen, want ik heb mijn handtekening gezet onder het subsidieverzoek. Daar kan het dus niet aan liggen, en wij gaan echt ons best doen om die bodycams er zo snel als mogelijk te laten zijn. Dat is ook de reden waarom ik gezegd heb dat daar in dit jaar geld voor moet komen. Dat vond ik heel belangrijk, dus ik heb gezegd: ik wil geld in die begroting. U gaat daar over een paar weken nog formeel over spreken, maar ik ga er wel voor zorgen dat het zo snel mogelijk wordt geregeld.

De **voorzitter**:

We kunnen bijna door met het volgende blokje. Ik heb wel een update over de stemmingen. Die zijn om 13.00 uur, dus wij gaan dit debat sowieso schorsen om 12.55 uur. Ik zou dat dan gelijk willen doen voor de lunchpauze. Het zou me heel veel waard zijn als we de blokjes voor die tijd hebben afgerond. Dus ik doe nogmaals een beroep op de staatssecretaris om kort en bondig door de blokjes heen te rennen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zal wat korter zijn, maar van dit soort onderwerpen word ik altijd enthousiast.

De **voorzitter**:

Er zijn meerdere mensen enthousiast over; dat scheelt. Het volgende blokje is marktordening, volgens mij.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat klopt, voorzitter. Daar is veel over gezegd. De huidige hoofdrailnetconcessie loopt af in 2033. Er is veel te doen geweest over de lopende concessie. Er is juridisch nog veel te verhapstukken. Dat is voor ons de reden geweest om te beginnen met het programma Toekomstige Marktordening Spoor, waarin we een onafhankelijk onderzoek zijn gestart aan de hand van vijf studievarianten. Alles komt op tafel en dan wordt bekeken wat je nu aan marktordening moet doen. Wat is verstandig? Nog even los van de vraag of je aan de ene kant van het politieke spectrum zit of aan de andere kant van het politieke spectrum, we gaan even alles op tafel leggen en verstandig en onafhankelijk kijken naar wat nou slim is om te doen. Moet het onderhands gunnen zijn of moet het aanbesteden zijn met open toegang? Wil je meer marktopening of wil je juist alles in één hand? Al die dingen komen bijeen in dat programma Toekomstige Marktordening Spoor. Ik verwacht dat we dit voor de zomer van 2026 met uw Kamer kunnen delen. U gaat over uw eigen agenda, maar ik denk dat het heel verstandig is dat de Kamer daar eens rustig fundamenteel over debatteert, omdat het echt over fundamentele keuzes gaat, hier en

verder. Het gaat erom dat je eind 2026 — dan is er hopelijk een nieuw kabinet — een besluit kunt nemen over de principes van die marktordening, zodat je daarnaartoe kunt werken richting 2030. Volgens mij is een van de lessen die we uit de vorige concessieverlening hebben getrokken dat het verstandig is om dat te doen.

De heer Goudzwaard vroeg waarom wij geen analyse uitvoeren in dat programma Toekomstige Marktordening Spoor. Dat is omdat wij daar op dit moment nog niet zijn. We zijn eerst begonnen met: laten we die vijf studievarianten uitwerken. Op het moment dat we zover zijn, moet dan een toekomstig kabinet een besluit nemen over wel of geen marktanalyse. Ik kan op dit moment dat besluit nog niet nemen, omdat we nog niet in die fase zijn.

De heer Huidekooper vroeg welke lessen ik trek uit initiatieven als GoVolta. Die verwelkomen we natuurlijk. Het hele idee van open toegang is juist dat er nieuwe mogelijkheden, nieuwe kansen, nieuwe producten en nieuwe innovaties ontstaan, waar de reiziger uiteindelijk heel veel voordeel van heeft. We hebben daar ook over gesproken naar aanleiding van de initiatiefnota van het voormalige lid Koekkoek over internationale treinen. Juist die context van open toegang kan daar enorm bij helpen. Dat is de reden waarom we op dit moment kijken naar de kaderovereenkomsten. Dat is een belangrijk instrument om zekerheid te bieden in de capaciteitsverdeling.

De VVD vroeg mij hoe het zit met het onderzoek daarnaar. Ik heb van ProRail begrepen dat het onderzoek nog niet is afgerond. Dat hebben we dus nog niet op dit moment. Op het moment dat ik dat wel heb, zult u dat zo snel mogelijk van mij ontvangen. Ik heb u tijdens het debat daarover al gezegd dat ik echt meer werk wil maken van kaderovereenkomsten. Dat heb ik toegezegd en dat wil ik dus ook gaan doen.

Misschien is het goed om nog even wat over de noordelijke situatie te zeggen. We hebben op dit moment gesprekken met Arriva. Ik denk dat dat ook verstandig is, omdat hier veel discussie over is met Arriva, NS en de noordelijke provincies. Het is dus verstandig om die gesprekken te blijven voeren, want er zitten voor- en nadelen aan. Het nadeel van open toegang is dat de zekerheid van de reiziger niet gegarandeerd is, dus daar zul je een andere manier voor moeten zoeken. Wij zijn in gesprek met Arriva om daarover afspraken met hen te maken en zo gehoor te geven aan de uitspraken die zijn gedaan door de rechter.

De VVD en het CDA hadden gevraagd om die signalen kritisch te wegen. Ja, dat doen wij dus. Het is allemaal vrij precair, met de CBb-uitspraak. Het is ook een dilemma. Aan de ene kant hebben we de CBb-uitspraak, het gesprek met Arriva en de wensen aan die kant. Aan de andere kant hebben we de noordelijke provincies, de bestuurders daar die er het een en ander van vinden en de reiziger. Wij moeten proberen om, oneerbiedig gezegd, hier chocola van te maken. Die gesprekken lopen nu echt nog en ik kan daar simpelweg niet op vooruitlopen. Dat ten aanzien van de marktordeningsdiscussie, voorzitter.

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

Ik had een tweetal vragen. Ik had ook gevraagd om een brief en daar heeft de staatssecretaris niet op gereageerd. Komt die brief er? Als ik hem zo beluister ...

Staatssecretaris **Aartsen**:

Excuus, excuus, wat zei u?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
De brief. Ik had een tweetal vragen en ...

De **voorzitter**:
Een moment, hoor. Kunt u misschien nog even specifiek aangeven waar het over gaat?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ja, sorry. Het gaat om de situatie in het Noorden met betrekking tot Arriva. Ik heb twee dingen gevraagd. Punt één was de vraag om in gesprek te gaan. De staatssecretaris heeft gezegd dat die gesprekken nu lopen, dus ik ga ervan uit dat dat klopt. Over mijn tweede punt bleef de staatssecretaris wat vaag. Hij zei: we balanceren wat op het vlak van de dienstverlening en de open toegang. Maar de specifieke vraag die ik heb gesteld, is dat in die brief iets zou staan over de vergelijking van het aanbod van Arriva met de huidige dienstverlening door de NS op de punten dienstregeling, frequentie, punctualiteit, zitplaatskans en de borging daarvan.

Staatssecretaris **Aartsen**:
Naar ik heb begrepen, hebben wij die brief verstuurd naar de Kamer. Dat zal begin december zijn geweest. Wij versturen veel brieven, ook in aanloop naar dit debat, dus excuus daarvoor. Misschien kunnen we even kijken hoe we dit misverstand uit de weg kunnen helpen, want naar ons weten hebben we die brief naar de Kamer gestuurd, en ook naar Arriva. Er zijn ook mediaberichten over verschenen. Ik zit even te zoeken hoe ik mevrouw Boelsma kan helpen.

De **voorzitter**:
Dat bekijken we zo even. Misschien kunt u de complete interruptie even beantwoorden. Dan ga ik daarna weer terug naar mevrouw Boelsma.

Staatssecretaris **Aartsen**:
De complete interruptie? Ik zoek even naar de specifieke vraag.

De **voorzitter**:
Dan gaan we even terug naar mevrouw Boelsma.

Staatssecretaris **Aartsen**:
Excuus.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik heb de brief gelezen, dus die heb ik niet gemist, maar ik heb nu een afrondende vraag gesteld. Die gaat met name over de zorg die er is. Daar is geen uitspraak over gedaan. Wilt u een vergelijking maken tussen de dienstverlening van beide partijen? Stel dat Arriva toegang zou krijgen. Ze zitten nu in een proces, dus daar gaan we het nu niet over hebben. Maar de vraag is hoe de staatssecretaris kan borgen dat ook de punten dienstregeling, frequentie, punctualiteit en zitplaatskans geborgd zijn voor de noordelijke reiziger, zodat er daar geen problemen komen. Dat willen we graag terugzien in een brief aan de Kamer.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Excuus. Ik wilde net ook niet per se naar die brief verwijzen, maar ik begrijp dat u een brief van mij daarover wilt. Ja. Oké, dan begrijpen we elkaar. Ik kan nu niks zeggen over ... U legt precies de vinger op de zere plek. Volgens de gerechtelijke uitspraak moeten we het namelijk op een andere manier organiseren, maar dat impliceert wel een vorm van open toegang. Het concept van open toegang is dat daar geen harde garanties, geen harde zekerheden, onder liggen. Dat is ook de reden waarom we hier nu staan met elkaar. Het CDA vraagt mij om harde zekerheden, om een borging. Dat is de balans die ik moet zoeken. Enerzijds is er een uitspraak van het CBb, met de systematiek die daarin wordt voorgeschreven — daarover zijn we nu in gesprek — en anderzijds moeten we rekening houden met de belangen van de reiziger, de borging en de wensen van de noordelijke provincies. Die balans proberen we dus in alle oprechtheid te zoeken. Ik kan nu geen harde garantie geven over wat de uitkomst van die gesprekken gaat zijn. Zodra ik die uitkomst heb, kan ik u die natuurlijk wel toesturen en aangeven welke garantie daarbij hoort. Het staat uw Kamer natuurlijk vrij om mij een richting mee te geven in die belangenafweging. Die mogelijkheid heeft u als Kamer altijd.

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

Daar komen we nog wel even op terug. Kunt u dan wel toezeggen dat u zich erg hard wilt maken om de vier punten die ik noemde, binnen de mogelijkheden die u hebt zo goed mogelijk te borgen?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dan moet ik wel even kijken wat mijn toezegging dan waard is, want dit is precies het dilemma. U legt de vinger echt op de zere plek. Aan de ene kant wil je zekerheden borgen voor de reiziger en de regio's en het lokale bestuur, en aan de andere kant hebben we het instrumentarium met open toegang, waarbij er door de rechter een uitspraak is gedaan over de marktordening. Dus de balans daartussen zijn we op dit moment aan het zoeken. Dat is een precaire balans. We zijn ook nog in gesprek met Arriva om die zo goed mogelijk te vinden. Ik kan dus niet nu zeggen "ik ga dát belang zwaarder wegen dan dát belang", omdat we daarover nog het gesprek aan het voeren zijn.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik heb in mijn eerste bijdrage gesproken over twee CBb-uitspraken. De noordelijke lijn is genoegzaam besproken nu; die andere uitspraak gaat over de MaaS-partijen. Er is een correctie op de concessie gekomen en ik heb de staatssecretaris om een toezegging gevraagd of hij ook met die partijen toch nog een keer om tafel wil gaan zetten. Daar heb ik hem nog niet op horen reflecteren. Dat was wel een vraag in eerste termijn, waaraan ik direct de aanvullende vraag koppel of hij daarin een rol ziet voor de ACM, die betrokken is bij dat eerdere proces.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het is voor mij lastig om dat te doen, omdat het op dit moment onder de rechter ligt. Het CBb heeft namelijk de uitspraak gedaan dat het aanbod vanuit NS voor de MaaS-partijen moest worden aangepast. Een onafhankelijke partij heeft daarnaar gekeken. Toen is dat aanbod aangepast, maar in tegenstelling tot wat de verwachting was, bleek dat niet voordelig maar nadelig te zijn voor de partijen die de rechtszaak hadden aangespannen. Daar kan ik niets aan doen. Dat is het gevolg van het onafhankelijk beoordelen en de uitspraak van de rechter. Daarom hebben de MaaS-partijen nu gezegd: dan stappen we opnieuw naar de rechter. Het is voor mij heel ingewikkeld om

daartussen te treden, omdat wij ons op een onafhankelijk oordeel hebben gebaseerd en een rechterlijke uitspraak hebben opgevolgd, maar het nu wéér voorligt bij de rechter. Dat maakt het voor ons wel heel ingewikkeld om inhoudelijk het gesprek aan te gaan. Ik bedoel: het is altijd goed om het gesprek aan te gaan, maar het is ingewikkeld om inhoudelijk het gesprek aan te gaan.

De voorzitter:

Helder. Ik kijk of er nog andere interrupties zijn. Allereerst de heer De Hoop en dan de heer Goudzwaard.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Het zal de staatssecretaris niet verrassen dat er bij iemand die het openbaar vervoer als publieke voorziening ziet, de alarmbellen afgaan als er gezegd wordt dat er wordt gewerkt aan scenario's voor de marktordening van het spoor. Los daarvan zou ik het nog wat explicieter willen hebben over de inrichting van de noordelijke lijnen. Eén zorg die mijn fractie heeft over het overgaan van die lijnen naar Arriva is dat reizigers mogelijk hun abonnementen niet kunnen meenemen. Ik vraag de staatssecretaris om die wederzijdse erkenning van abonnementen mee te nemen in de gesprekken met Arriva.

Staatssecretaris Aartsen:

In de bredere gesprekken met Arriva of specifiek ten aanzien van de noordelijke lijnen?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dit gaat specifiek over de noordelijke lijnen.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat kunnen wij prima betrekken bij die gesprekken. We hebben sowieso periodiek overleg in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, dus daar kan ik dit soort dingen altijd bij betrekken. Het is zeker goed om dat mee te nemen, maar ter geruststelling van de heer De Hoop: die vijf studievarianten met toekomstscenario's zijn juist gedeïdeologiseerd, dus daar zit ook een variant met een compleet publiek ov in, maar natuurlijk ook de variant met de complete liberalisering ervan, juist om eens even met een frisse blik te kijken naar wat nou verstandig is om te doen, zonder dat we gelijk in de ideologische schuttersputten duiken.

De heer Goudzwaard (JA21):

De staatssecretaris had het net over het TMS-traject en het niet uitvoeren van de marktanalyse. Daarover zegt de staatssecretaris: we zijn nog niet in die fase aanbeland. Ik heb dan toch wat vragen over de volgordelijkheid in deze gang van zaken. Heeft de staatssecretaris zich vergist in de volgordelijkheid? Of is dat een bewuste keuze geweest? Ik stel die vraag omdat volgens mij de Europese Commissie niet voor niets een infractieprocedure is gestart. Dus graag uw reactie daarop.

Staatssecretaris Aartsen:

Maar die infractieprocedure ziet natuurlijk op de vorige concessie en dit ziet op de toekomstige concessie. Die toekomstige concessie moet gestart worden in 2033. Dat duurt nog even. Wij hebben gezegd: laten we nu eerst alle varianten op tafel leggen. Voor de zomer komt dat uw kant op en voor het eind van volgend jaar moet het principebesluit daarover worden genomen. Het zal dus echt ook aan uw Kamer zijn om daar richting aan te geven en aan een nieuw kabinet om daar een besluit over te nemen.

Pas dan volgt het besluit of en in welke variant je dan een marktanalyse doet. Dat is de volgorde van richting 2033.

De **voorzitter**:

Dat was allemaal helder, zie ik. Volgens mij gaan we dan naar "projecten"?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik denk dat we op schema liggen, dus ik ga mijn best doen, voorzitter. Laat ik beginnen bij de HSL-Zuid. Dat is natuurlijk een vervelende situatie. ProRail werkt op dit moment hard aan het herstel van de spoorinfrastructuur aldaar. Financieel gezien zijn er in 2026 geen belemmeringen. Voor de periode erna is dat natuurlijk wel het geval. Daar moeten we bij de Voorjaarsnota en de begroting weer goed en verstandig naar kijken. Daarnaast loopt er nog een juridische procedure om de kosten die op dit moment gemaakt worden, te verhalen op het consortium van de bouwers van twintig jaar geleden. Ik heb uw Kamer geïnformeerd over het feit dat we de aansprakelijkheidsprocedure zijn gestart om het gesprek te kunnen beginnen over hoe dit moet worden betaald, want we willen niet dat de belastingbetaler uiteindelijk de rekening moet oppakken voor iets wat fout is gegaan in het verleden.

Dan het knooppunt Haarlem. Dat is een hele vervelende situatie. Dat betreft precies een van die knelpunten die wij helaas steeds meer zien. Ik moet denken aan het programma Kanniewaarzijn: "Hoe kan het nou zo zijn dat?" Gezien de huidige financiële toestand van het Mobiliteitsfonds gaan we dit soort situaties nog heel vaak zien, omdat er op dit moment voor nieuwe stappen geen geld is. Het geld dat beschikbaar komt, gaat namelijk rechtstreeks naar instandhouding dan wel naar het stoppen van gaten in lopende projecten of het net voor elkaar krijgen van lopende projecten, het financieel rondbreien van lopende projecten. Het ingewikkelde van Haarlem is dat dit gaat over capaciteitsuitbreiding. Dat is een extra stap. Ook begrotingstechnisch valt dat niet in het bakje "instandhouding" of "regulier, lopend project", maar in het bakje "nieuwe projecten", dus dat betekent dat ik daar geen geld voor heb. Ook al kost het geld — dat erken ik; ik heb daarover ook met de wethouder gesproken — en is het idioot wat er gebeurt, het is wel de situatie van dit moment. We zijn dankbaar voor het gebaar van de regio om voorfinanciering te regelen. Dat gaan we nog eens goed bekijken in het kader van de MIRT-systematiek. Daar komen we over een paar weken over te spreken, maar ik waarschuw alvast: als je dit wil doen, dan zul je ergens anders het gat groter moeten maken of een project moeten schrappen of — dat is eigenlijk onverantwoord — instandhouding moeten uitstellen. Want daar moet het geld dan vandaan komen.

Daar komt nog eens het volgende bij. Dit project is nu op de lijst gekomen, en het is verstandig dat Haarlem daarover aan de bel heeft getrokken, maar dit soort situaties zullen zich nog veel vaker voordoen. Dus als wij nu zeggen dat we dit aanpakken, dan komen er volgende week nog drie, en de week daarop nog vijf van dit soort gevallen. Dat is de situatie waarin we nu zitten. Vandaar dat ik daar prudent mee wil omgaan en daar nu dus nog geen toezegging over ga doen. We gaan dat heel zorgvuldig bekijken, want ik ervaar wel enorm veel ongemak bij deze situatie. Ik ga daar nog eens goed naar kijken binnen de MIRT-systematiek en zal u er vervolgens over informeren.

Ook is er verzocht om de Kamer ieder kwartaal te informeren over de voortgang van de Lelylijn. Dat doen we al. Ik kan daar het punt van de heer Goudzwaard zeker in meenemen. Ik verwacht het advies van de Lelylijngezant in het eerste kwartaal van 2026

— ik hoop in het begin van dat kwartaal — samen met het masterplan te mogen ontvangen. Ik hoop dat dat snel genoeg is om dat bijvoorbeeld nog op de informatietafel of in de verhandelingen die daarna zullen plaatsvinden, te kunnen bespreken. Ik zie het namelijk als mijn verantwoordelijkheid al staatssecretaris om, na alles wat er is gebeurd in de periode ervoor, weer een heel klein beetje hernieuwd perspectief voor de Lelylijn op tafel te kunnen leggen. Ik kijk dus reikhalzend uit naar de plannen van de Lelylijngezant.

Dan zijn er zorgen geuit over de vertraging van het derde spoor. Die zorgen deel ik. Ook deze situatie is heel moeilijk uitlegbaar. Zelf heb ik in september in München met mijn collega over deze situatie gesproken. Twee weken geleden heb ik ook een brief gestuurd waarin ik heb gevraagd om een vervolgesprek, om afspraken hierover te maken. Ik hoop dat dat in het eerste kwartaal van 2026 gaat lukken. Ook deze week zijn er nog gesprekken geweest tussen ProRail, mijn ambtenaren, de Duitse infrastructuurbeheerder en het ministerie om te kijken waar we nog kunnen versnellen of dat we in ieder geval een afspraak kunnen maken over een einddatum.

Dan de Wunderline tussen Groningen en Duitsland. Afgelopen september is de eerste mijlpaal bereikt door de opening van de Friesenbrücke voor voetgangers en fietsers. Helaas heeft DB InfraGo gemeld dat het bouwproces verder is vertraagd vanwege de baanstabieleit in Duitsland. De verwachting van de provincie Groningen en de deelstaat Nedersaksen is dat de Wunderline in de zomer van 2026 kan gaan rijden.

Er is veel te doen geweest over de spoorbrug in Maastricht. We hebben inderdaad een internetconsultatie gestart om het afbreken van de spoorbrug mogelijk te maken. Dat komt natuurlijk niet uit de lucht vallen. Het spoor is aan beide kanten al lange tijd in onbruik en op dit moment is er ook geen situatie voorzien dat dit in de toekomst gebruikt zal worden. Bovendien zijn er problemen met de waterkwaliteit. Sorry, ik bedoel de waterveiligheid; de waterkwaliteit hebben we gisteren besproken. Excuus, soms gaan er wel eens dingen door elkaar lopen. Er zijn dus problemen met de nautische situatie aldaar. Dat waterveiligheidsknelpunt moet worden opgelost. Ook de Vlaamse regering heeft inderdaad bezwaar bij ons aangetekend tegen dit besluit. Nogmaals, we nemen nu geen onomkeerbare stappen. De internetconsultatie is gestart en het gesprek hierover zal ongetwijfeld verder worden gevoerd. Maar ook hiervoor geldt dat we uiteindelijk een belangenafweging zullen moeten maken. Laten we een brug bestaan met een spoor dat al lange tijd niet meer is gebruikt en waarvan ook niet is voorzien dat het gebruikt gaat worden? Of kiezen we voor de waterveiligheid en de nautische veiligheid van de mensen die daar met hun boten varen?

Dan kom ik bij de stand van zaken van het ov-project Amsterdam-Haarlemmermeer. Dat project verkeert op dit moment in de verkenningsfase. We hebben intensief overleg met de Amsterdamse regio over een breed palet aan projecten om ervoor te zorgen dat dit financieel zodanig vorm krijgt dat we eind 2026 een voorkeursbeslissing kunnen nemen, zodat dit niet uit zicht raakt en we dit op een goede manier kunnen inpassen in de plannen die er zijn.

Dan de flessenhals Meppel. Op dit moment wordt er uitvoering gegeven aan de korte- en de middellangetermijnprojecten. Het vierde-perronspoor wordt vergroot vanwege de robuustheid. Dat moet wel zorgvuldig gebeuren. Helaas kost dat nu eenmaal tijd. In de tussentijd gaan we wel kijken naar de kleinere maatregelen die kunnen worden

uitgevoerd, zodat we de robuustheid en de snelheid kunnen verhogen. We gaan bekijken hoe we de middelen die zijn uitgetrokken bij de Voorjaarsnota 2025, zo goed mogelijk kunnen inzetten om het uiteindelijke doel te bereiken, namelijk om meer treinen te laten rijden. Ik verwacht u daarover in de eerste helft van 2026 te kunnen informeren.

De stand van zaken rond het vierde perron in Deventer. Ik kan u toezeggen dat ik daar in de MIRT-brief op terugkom, met uw goedkeuring. De MIRT-gesprekken staan gepland voor de eerste week van januari en het MIRT-debat vindt iets daarna plaats, op 26 januari.

Dan Zeeland. Er rijden sinds kort al extra treinen; er rijdt een derde trein naar Rotterdam. Wij kijken op dit moment naar de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheid voor een vierde trein per uur. We zullen daarbij rekening houden met de ligging van Zeeland. Dat is op dit moment de stand van zaken daaromtrent.

Is de staatssecretaris bereid om het station Dordrecht Leerpark onderdeel te maken van een MIRT-verkenning? Station Dordrecht Leerpark is een van de vier nieuwe stations die worden onderzocht in de MIRT-verkenning Oude Lijn. In de verkenning wordt toegewerkt naar een keuze voor een voorkeursalternatief. In de MIRT-brief zal ik ook u informeren over de vervolgstappen ten aanzien van de Oude Lijn. Er lopen ook goede gesprekken met de regio en de provincie over hoe we dat pakketje kunnen rondmaken.

Dan de stand van zaken ten aanzien van de dieseltreinen en de elektrificatie van die lijnen. Ook dat maakt onderdeel uit van de MIRT-gesprekken. Ik heb op 6 oktober mijn handtekening gezet onder de bestuursovereenkomst voor de elektrificatie van Mariënborg-Almelo. Dat is een belangrijke stap, niet alleen vanuit duurzaamheidsperspectief maar ook — dat heb ik gemerkt in de gesprekken — omdat een investering in die lijnen een enorme erkenning is van het belang van die lijnen. Daarmee wordt er namelijk geïnvesteerd in de toekomst van die lijnen, wat ook de toegang van nieuw materieel tot de markt mogelijk maakt. Ook is het een kwaliteitsverbetering voor de reizigers. Op dit moment loopt er nog een gesprek over de situatie met betrekking tot Oldenzaal-Zutphen en de situatie in Noord-Nederland. Daar zijn we nog aan het onderzoeken hoe we dat moeten doen. Daar kijken we in het eerste kwartaal van 2026 naar. De heer Van Duijvenvoorde stelde mij nog een vraag over de redundantie. Ook dat nemen we daarin mee. Dat partiële aspect is daar een voorbeeld van: je moet goed kijken naar die redundantie, omdat de wereld is veranderd. Daar moet je dus ook rekening mee houden. Dat zit ook in dat onderzoek van Van der Maat ten aanzien van de weerbaarheid op het spoor.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Ik zie een aantal interrupties. Ik begin bij de heer De Hoop.

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

Ik heb nog een onbeantwoorde vraag over de spoorbrug. Ik had de staatssecretaris nog verzocht om, los van de consultatie die nu gaande is, in gesprek te gaan met de vervoerders en de reisorganisaties voordat er een definitief besluit genomen wordt. Ook had ik nog een vraag over Haarlem. De staatssecretaris schetst het beeld dat er meer situaties zoals die in Haarlem zullen ontstaan, onder andere door beperkt budget. Mijn

bezwaar is echter dat wij in de HRN-concessie hebben afgesproken dat daar twee IC's bij komen, dus meer treinen gaan rijden. Ik vind dat we lenW moeten houden aan de afspraken die we binnen de HRN-concessie hebben gemaakt. Ik vraag de staatssecretaris daarom om in kaart te brengen op welke andere plekken de kans bestaat dat wij niet gaan voldoen aan het aantal treinen dat in de HRN-concessie is afgesproken. Dat hebben wij als Kamer namelijk met lenW en NS afgesproken en ik vind dat we de staatssecretaris daaraan mogen houden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ten aanzien van eerste vraag, over de Maasbrug: ja, dat zijn we bereid te doen. Dat is ook de reden waarom we de internetconsultatie hebben gestart. We krijgen nu ook reacties binnen. Dat is dus ook onderdeel van dat proces. Dat kunnen we dus toezeggen. Ik ben het eens met het punt over Haarlem. Dat maakt dat ongemak ook zo groot. Ik kan u toezeggen om dat te doen. Ik heb daarover wel een vraag. Wilt u dat grofmazig en snel, dus wilt u een overzicht van waar dat potentieel kan zijn? Dan kan dat nog voor het MIRT-debat. Maar als dat heel zorgvuldig en specifiek moet gebeuren, dan heb ik daar wel een halfjaar de tijd voor nodig. Wat is wijsheid, wat is verstandig, zo vraag ik de heer De Hoop.

De **voorzitter**:

Dat is niet gebruikelijk, maar ik sta even toe dat de heer De Hoop dat toelicht, want dan kunnen we dit gelijk afhechten.

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

Dan heb ik een tegenvoorstel, namelijk dat we voor het MIRT-debat al een kort eerste beeld krijgen en dat we bij het ... Ik hoor de staatssecretaris lachen, maar dit is een serieuze suggestie, want dan kunnen we in juni voor het MIRT-traject een tweede, wat vollediger, beeld krijgen. Ik denk dat dat de beste manier is om dat te doen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik moest even kijken of de problemen niet te groot werden gemaakt, maar nee. We gaan het dan op die manier doen. We kunnen dat even grofmazig in kaart brengen voor het MIRT-debat. Dan doen we het zorgvuldiger punt een stukje verderop. Ik denk dat dat gewoon verstandig is om te doen, omdat dan ook echt inzichtelijk wordt dat het financieel gewoon gaat knellen. Dat is gewoon de situatie op dit moment.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond, want volgens mij zag ik mevrouw Boelsma voor een interruptie. Ik zou willen voorstellen dat dit de laatste interruptie voor de schorsing is. Dan gaan we daarna verder.

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

Dank voor de toezegging dat we in het eerste kwartaal die elektrificatie krijgen. Ik mis een aantal antwoorden, maar die kunnen ook bij het blokje overige zitten. Dat is het suïcidepreventieprogramma, een frisse blik, het robuuste spoor en Leeuwarden-Groningen. Dus als die antwoorden bij het blokje overige komen, ben ik tevreden en anders graag alsnog een antwoord.

De **voorzitter**:

Nou, ik zie het antwoord al. Die zitten bij het blokje overige. We gaan eerst schorsen,

want ik wil dat de leden voldoende ruimte hebben om richting de zaal te kunnen gaan voor de stemmingen. Nee, we gaan niet aan deze antwoorden beginnen, want die interactie kan best nog vijf minuten duren en die tijd hebben we niet. Ik wil iedereen in de gelegenheid stellen om op tijd daar te zijn. Ik zie al een aantal leden gaan, dus de onrust is al groot. Ik ga dit debat schorsen voor stemmingen en voor de lunchpauze. Wij zullen, afhankelijk van hoelang de stemmingen duren — ik ga uit van een kwartier — het debat om 13.45 weer hervatten.

De vergadering wordt van 12.52 uur tot 13.45 uur geschorst.

De voorzitter:

Mensen, welkom terug bij dit commissiedebat Spoor. We zijn geschorst geweest voor de stemmingen en de lunchpauze. We waren vlak voor het laatste blokje van de beantwoording van de staatssecretaris in de eerste termijn gebleven. We waren nog bezig met een aantal interrupties. Ik heb genoteerd dat in ieder geval de heer Van Duijvenvoorde en de heer Grinwis om een interruptie op dit onderwerp hadden gevraagd. Welkom ook, meneer Van Duijvenvoorde. Ik zou eerst de heer Grinwis even het woord willen geven, dan kom ik daarna bij u.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dank, voorzitter. Ik dacht: ik moet hier echt op tijd zijn, want ik moet de staatssecretaris inderdaad gelijk even wakker maken na de lunch en hem het vuur aan de schenen leggen. Dank voor een aantal reacties, maar ik wil op één punt even doorgaan en dat is Haarlem. De staatssecretaris zegt eigenlijk: waar niets is, verliest zelfs de keizer zijn recht; het geld is er niet. Tegelijkertijd is het wel heel wrang om nu eigenlijk over te gaan tot een aanbesteding waarin je incrementeel wat achterstallige onderhoudswerkzaamheden doet, terwijl je binnenkort — of eigenlijk is dat over een paar jaar — wissels moet vervangen. Als je dat nu in één keer aanpakt, bespaar je gewoon structureel 50 miljoen. Ik vind het dus wel heel erg wrang als de staatssecretaris nu besluit om op korte termijn niets anders te doen dan wat hij zich nu voorgenomen heeft, namelijk alleen maar een beetje dat onderhoud doen. Als hij nou die spoorbrug in Maastricht laat staan, dan speelt hij daarmee even 10 miljoen vrij. Als hij de voorfinanciering omarmt en een beetje vertrouwen heeft in de formatie, kan hij gewoon verantwoord een besluit nemen.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik waardeer altijd de creatieve financiële beschouwingen van de heer Grinwis, maar hij weet natuurlijk ook dat als ik besluit om de Maasbrug niet door te laten gaan, Financiën zal zeggen: dank voor deze financiële meevaller; u mag die niet gaan gebruiken voor nieuw beleid, want u heeft financiële tegenvallers. Het probleem is dat Haarlem in ons bakje valt onder "nieuw beleid, nieuwe projecten", zo noem ik het maar even. We hebben grote financiële problemen bij zowel de instandhouding als de lopende projecten waarin gaten zitten. Dus dat is de prioriteitsvolgorde: instandhouding, financiële tegenvallers in de lopende projecten en dan pas nieuwe projecten. Dat is gewoon de ingewikkeldheid waar het 'm in zit.

Ik heb het volgende gezegd. Ik ga twee dingen doen. Ik ga een lijst maken voor de heer

De Hoop van waar dit zich mogelijk nog meer gaat voordoen. Dat is namelijk bepalend. Als het maar een of twee gevallen blijken te zijn, kun je daar misschien wat ruimer in zijn, maar als er een waslijst van 10, 20, 30, 40 projecten uit gaat komen, dan moet je misschien wat terughoudender zijn. Dat is één. Twee. Ik ga er nog eens een keer naar kijken bij de MIRT-systematiek. Ik geef dan alleen de waarschuwing af dat het wel heel ingewikkeld gaat zijn, maar ik nog wel wil bekijken wat de gesprekken daarover zijn.

De voorzitter:

Op dat punt is ook al een toezegging genoteerd.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, dat we voor het MIRT-debat daarover informatie krijgen.

De voorzitter:

U had nog een andere interruptie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, hier nog even op doorgaand. Wil de staatssecretaris dan ook de lens gebruiken waardoor je ziet binnen welke tijdspanne je hoeveel extra toch zou moeten investeren omdat, in dit geval, die wissels vervangen moeten worden? Kan de staatssecretaris ook toezeggen op dit project in Haarlem in ieder geval geen onomkeerbare stappen te zetten tot het MIRT-debat en tot eventueel een nieuw kabinet? Want al zou er maar structureel een klein budget bij komen in het Mobiliteitsfonds — ik denk en ik hoop dat er meer komt vanuit de formatie — dan ontstaat er toch weer een nieuw speelveld waarin de staatssecretaris kan acteren. Dat zijn mijn concrete verzoeken.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik kan toezeggen dat we tot het MIRT-debat geen onomkeerbare besluiten nemen. Hoe optimistisch ik daar ook over ben, ik vind het te onzeker om aan het nieuwe kabinet geen onomkeerbare stappen te hangen, omdat we niet weten wanneer het zover zal zijn. Er is verder natuurlijk wel sprake van een urgente situatie bij de wissels en daar moeten we ook rekening mee houden. We gaan daarnaar kijken, ook in de MIRT-systematiek, maar ik zeg nu al wel dat de financiële situatie is zoals ie is. Ook zaken als voorfinanciering en de exploitatie ... Dat klopt, maar in de financiële werkelijkheid waar wij mee te maken hebben, wordt dat alleen anders gewogen. Dat maakt het zo ingewikkeld. Ik heb te maken met een financiële situatie in het Mobiliteitsfonds, zowel als het gaat om de spelregels als om het tekort aan geld. Dat is heel moeilijk te verenigen in ons — ik noem het maar even zo — gezonde boerenverstand waarmee wij naar deze materie kijken, materie waarover iedereen zegt "dit moet je gewoon doen". Die twee werelden moet je op een verantwoorde manier bij elkaar zien te krijgen en we moeten hopen dat dat lukt.

De voorzitter:

Ik kijk naar de heer Schutz voor zijn laatste interruptie.

De heer Schutz (VVD):

Dan laat ik het hierbij, want het zat eigenlijk in het laatste antwoord.

De voorzitter:

Oké, dan doen we het zo. Er zijn verder geen interrupties meer en we kunnen dus door

naar het laatste blokje, het blokje overig.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. Het laatste blokje. Ik begin even met een kleine correctie richting geachte afgevaardigde Heutink. Ik zou natuurlijk niet willen, en al helemaal niet bij de heer Heutink, dat ik de Kamer verkeerd informeer. Dat is natuurlijk levensgevaarlijk, zeg ik maar even als bewindspersoon tegen meneer Heutink. Het is goed om dat even te doen.

Ik heb eerder over bodycams en boa's gezegd dat het geld alreeds is overgemaakt. Dat is onjuist en dat zet ik bij dezen recht. Ik kan dat geld namelijk nog niet overmaken, omdat dat formeel juridisch pas kan als beide Kamers de begroting hebben aangenomen. U heeft het budgetrecht en u kunt nog zeggen: we vinden die bodycams een slecht plan en we zetten er een streep door of we gebruiken het geld ergens anders voor. En de Kamers hebben de begroting nog niet aangenomen, want we gaan daar pas in januari in de Tweede Kamer over spreken.

Wat heb ik wel gedaan? Ik heb een garantie gegeven aan de NS, zodat zij door kan. De NS heeft inmiddels de aanbesteding afgerond en twee weken geleden het contract getekend voor de bodycams. Ze verwachten zo snel als mogelijk in 2026 die bodycams beschikbaar te hebben voor de mensen, maar dat zal helaas nog niet in januari zijn.

De **voorzitter**:

De interrupties zou ik even willen bewaren. Ik snap dat u graag wilt interrumpen, maar we doen de interrupties even aan het einde van het blokje.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het punt van de heer Schutz over de kaderovereenkomst. Het rapport van ProRail is inderdaad in concept gereed, maar het is nog niet gereed en ik kan dus nog geen formele stap zetten. Het is nog niet formeel afgerond, maar we verwachten dat wel spoedig formeel afgerond te hebben. Op het moment dat wij die afgerond hebben, zullen wij die uiterlijk in februari met uw Kamer delen. Ik kan dus toezeggen dat we die uiterlijk in februari met u delen. Dan zal ik ook de inzet van dit kabinet met u delen. Ik heb eerder overigens al gezegd hoe belangrijk ik kaderovereenkomsten vind om dat te borgen. Ik zet dat ook in die brief, omdat ik denk dat het verstandig is dat we dat er even duidelijk in zetten.

Wat ook heel fijn is, is dat ik dan ook kan reflecteren op het voorstel in Europa. Morgen is er een stemming in het Coreper. Daarin zitten alle ambassadeurs van de Europese landen en die spreken daar onder andere over de capaciteitsverdeling en de zaken rondom de kaderovereenkomsten. En dat is eigenlijk nog wel het allerbelangrijkste om dit onderwerp echt te laten vliegen. Ik kan daar in die brief van februari dus ook even op reflecteren. Ik denk dat dat verstandig is, omdat ik daarmee volgens mij iets beter tegemoetkom aan de vragen die de heer Schutz aan mij heeft gesteld.

Voorzitter. Dan de heer Grinwis en mijn ambitie als staatssecretaris voor schone treinen. Volgens mij is dat echt cruciaal voor de beleving van reizigers. Laat ik als liberaal maar wel gelijk zeggen dat het geen kabouterijtjes zijn die in die treinen rondlopen om daar friet op de grond te gooien. Dat doen de reizigers zelf. Als wij dus schone treinen willen, zou ik toch ook willen zeggen: laten we het een beetje schoon en netjes houden met elkaar. Neem je spulletjes gewoon mee de trein uit. Er staan heel veel prullenbakken op de

perrons en daar kun je het ook in weggooien in plaats van op de grond of op andere plekken in de trein.

Voorzitter. Dat gezegd hebbende: de NS doet er natuurlijk ook het een en ander aan om ervoor te zorgen dat ook het materieel en de capaciteitsplanning goed op elkaar worden afgestemd, zodat er schone treinen zijn. Het resultaat is dat er vaker schoon wordt gemaakt. De NS heeft bovendien zowaar een landelijke taskforce ingesteld om de treinen schoner te krijgen.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra vroeg mij of ik bereid om suïcidepreventie structureel onderdeel te laten zijn van het BKN. Die intentie heb ik en er loopt inderdaad ook een succesvol derde preventieprogramma. Je wilt zowel voor de mensen zelf als voor de treinreizigers voorkomen dat er suïcide plaatsvindt op of rond het spoor. Wij horen ook terug van zorgverleners dat juist die preventie, dus het voorkomen ervan, en de samenwerking met NS, ProRail en IenW enorm worden gewaardeerd. Daarbij valt te denken aan camera's bij spoorovergangen en slimme camera's waarmee je echt op een hele slimme manier suïcide kan voorkomen.

Daarmee hebben we echt een mooie stap gezet en daarom gaan we ook echt kijken hoe we dat structureel kunnen maken. De intentie heb ik, maar ik zeg er alleen wel bij dat de middelen helaas nog niet beschikbaar zijn, noch incidenteel noch structureel. Ik ga kijken of we het volgend jaar in kunnen passen. Maar we zullen hierover ongetwijfeld ook nog bij de begrotingsbehandeling met elkaar spreken.

De heer Schutz vroeg mij naar het grensoverschrijdende ticketingsysteem. Op dit moment wachten wij op een voorstel van de Europese Commissie. Het is helaas wat vertraagd, maar wij verwachten dat we dat voorstel in 2026 zullen ontvangen. Ik heb hierover al eerder met Eurocommissaris Tzitzikostas, de Griekse Eurocommissaris, gesproken en toen heb ik aangegeven dat wij dat graag zouden willen hebben. Het levert Nederland waarschijnlijk heel veel voordelen op en ik zie dat voorstel uit Brussel dan ook met smart tegemoet.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra vroeg naar de stand van zaken rond het basisnet en het robuuste basisnet. Ik heb het initiatief genomen voor een nieuw bestuurlijk traject, omdat ik zag dat de bestuurlijke verhoudingen en überhaupt de verhoudingen rondom dit dossier tussen IPO, VNG, het Veiligheidsberaad, het ministerie van Wonen en ons ministerie, zowel voor de gevaarlijke stoffen als voor het spoor, eigenlijk helemaal verstand zijn. We zaten in de schuttersputjes; laat ik het zo maar even noemen. Daardoor werd het onmogelijk om eruit te komen en het doel te halen dat treinen veilig zijn, dat treinen veilig door een bepaald gebied heen kunnen rijden en dat er zo min mogelijk treinen met gevaarlijke stoffen in de buurt van woningen rijden.

Je zag gewoon dat het vastzat. U heeft daar ook vaak met mijn voorganger over gesproken. Daarom heb ik gezegd: volgens mij is het verstandig dat we met elkaar op de resetbutton — zo heb ik het maar even genoemd — drukken. Iedereen die daarbij betrokken was, wilde in mijn beleving namelijk wel ongeveer hetzelfde. Maar we zaten inmiddels zo diep weggedoken in de schuttersputjes bij de discussie over de instrumenten en de middelen dat we de doelen en de uitgangspunten een beetje waren vergeten.

Mevrouw Boelsma vroeg mij ook wat daarbij de uitgangspunten zijn. Mijn uitgangspunt is dat we met elkaar door gewoon ouderwets te polderen — zo noem ik het maar even — tot uitgangspunten komen. We moeten straks gewoon zeggen: oké, dit zijn onze uitgangspunten. En als we dat weten, hoe gaan we dat dan in de toekomst met elkaar vormgeven? Wordt dat een basisnet of een robuust basisnet of een ander systeem? Noem het allemaal maar op, als we het maar met elkaar gaan doen. We gaan nu even bouwen aan vertrouwen, zodat we daarna weer verder kunnen gaan. Het is mijn hoop dat dat de uitkomst zal zijn van dat nieuwe bestuurlijke traject, dat onder leiding staat van burgemeester Paul Depla.

De heer Schutz vroeg mij naar de stand van zaken rond de motie-Minhas en de moties-Minhas/Van Ginneken. Ik kan hem zeggen dat beide moties over de 740 metertrainen zijn uitgevoerd. In het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer geef ik aan hoe we dat voor ons zien. We zetten daarbij vooral in op dual-use. Daarmee is echt voordeel te halen, ook voor de Nederlandse industrie. Ik noem ook nog een hele hoop andere opties in de ambitieniveaus in dat toekomstbeeld. Ook hierbij zijn echter wel de politieke keuzes en de bijbehorende euro's van belang.

De heer Schutz vroeg mij naar de geluidsplafonds en de gewenste modal shift. Er moet wat ons betreft echt voldoende ruimte blijven voor goederentreinen. Ik ben ook altijd blij dat wij een apart BO MIRT over goederenvervoer hebben, want er zijn geen wethouders of gedeputeerden die voor het goederenvervoer opkomen. Het is goed dat we daar een apart BO, een apart overleg, over hebben, omdat het voor de Nederlandse economie belangrijk is dat het goederenvervoer een goede plek heeft in ons land. De afgelopen jaren zijn goederentreinen stiller geworden. Dat heeft tot gevolg gehad dat wij de geluidsplafonds hebben kunnen laten dalen. Dat betekent dat er zowel meer ruimte is voor goederentreinen als voor woningbouw. Dat besluit hebben wij genomen en dat ligt inmiddels ook via een internetconsultatie ter inzage.

De laatste vraag gaat over de onrendabele top voor goederenvervoerders, ERTMS. Er is een subsidieregeling beschikbaar voor de ombouw bij goederenvervoerders. 90% daarvan wordt vergoed door middel van het subsidieprogramma en 10% niet. Ik begrijp dat er scheve gezichten zijn, omdat we dat op andere plekken wel kunnen doen. Op dit moment worden de staatssteunregels hervormd om dat mogelijk te maken, maar ook hier speelt wel weer het punt dat er op dit moment geen financiële ruimte voor is. Als we het zouden willen doen, dan moet die beschikbaarheid dus eerst gevonden worden.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even of er nog vragen zijn blijven liggen. Dat is blijkbaar het geval, maar mevrouw Boelsma heeft geen interrupties meer. Dat is heel lastig, maar ik kan u, mevrouw Boelsma, wel vragen of er nog een vraag van u onbeantwoord is gebleven. Ik zie dat dat het geval is. Gaat uw gang!

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Het traject Groningen-Leeuwarden.

De **voorzitter**:

Dat heeft u inderdaad genoemd. Staatssecretaris, dat kan eventueel ook in tweede

termijn. Dat gaat we doen. Meneer Grinwis?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Het kan zijn dat ik 'm gemist heb, maar ik heb een vraag gesteld over abonnementen op de bankpas laden, ook bij de NS. Er gaat geen lampje branden aan de overkant?

De **voorzitter**:

Ik zie dat dat ook de tweede termijn wordt. Meneer Van Duijvenvoorde, gaat uw gang.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Excuus. Bedoelt u daarmee OVpay, meneer Grinwis?

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, niet buiten de microfoon, want dat werkt niet. We moeten dit netjes doen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Excuus, voorzitter.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb in eerste termijn genoemd dat de abonnementen van alle vervoerders op een bankpas kunnen worden geladen. Je kunt dan reizen met je bankpas. Maar de abonnementen van de NS kunnen dus niet op een bankpas geladen worden. Daarom was mijn vraag: wanneer wordt dat mogelijk bij de NS?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Sorry, maar daar kom ik in de tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:

Heel goed. Ik kijk nog even naar de heer Van Duijvenvoorde.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Volgens mij, maar ik kan het gemist hebben, is mijn vraag over de dynamiek tussen NS en ProRail nog niet beantwoord.

De **voorzitter**:

Wilt u dat gelijk doen?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat kan ik wel gelijk doen, voorzitter. Even vooropgesteld: de samenwerking tussen de NS en ProRail is goed, heel goed zelfs, zowel bestuurlijk als operationeel. Ik heb zelf ook regelmatig tripartiet overleg. Ik heb met allebei goede overleggen en dat zit dus goed. Er loopt natuurlijk al heel lang een discussie over de positie van ProRail. Er ligt verder een wetsvoorstel in de Kamer en de discussie daarbij is of het een zbo of een andere variant moet worden. Dat wetsvoorstel is geloof ik nog van een van mijn verre voorgangers. Die discussie loopt dus nog en bovendien heeft uw Kamer besloten dat dit wetsvoorstel controversieel is. Het wacht dus op een nieuw kabinet.

De **voorzitter**:

Dank. Dan zie ik dat we aan het einde gekomen zijn van de eerste termijn van de kant van het kabinet, de staatssecretaris. Ik kijk even naar de leden om te zien of zij überhaupt behoefte hebben aan een tweede termijn. Ik zie veel mensen net als de heer Grinwis nee schudden, maar de heer Schutz en mevrouw Boelsma hebben wel behoefte aan een tweede termijn.

Meneer Schutz, gaat uw gang. U spreekt namens de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):

Heel kort. Het is eigenlijk alleen maar een vraag en niet een heel verhaal. Ik heb een vraag naar aanleiding van de beschouwing over de militaire upgrade, althans een upgrade in de prioritering, want het lijkt of daar kansen liggen om samen met het goederenvervoer te werken aan de knelpunten voor die 740 metertreinen. Ik denk dan aan de knelpunten oost/west en de overgangen bij locaties als Oldenzaal en Emmerich. Wordt er gezamenlijk overlegd om de belemmeringen die bij het goederenvervoer ervaren worden te combineren met de kansen die de upgrade bij het militaire vervoer biedt? Kunnen ze dat samen oppakken? Deze vraag is een aanmoediging, want ik weet niet precies hoe al die overlegstructuren van de staatssecretaris lopen, want daarvoor zit ik te kort in de Kamer. Maar ik zou hem willen aanmoedigen om dat zeker te beproeven en om dus te kijken of die twee sectoren elkaar van dienst kunnen zijn.

Dat is het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Boelsma.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog even een tweetal aanvullende vragen. De eerste vraag gaat over het suïcidepreventieprogramma. U zegt dat u daar volgend jaar mee door wil gaan, maar ik denk dat u 2027 bedoelt. Maar mijn vraag is of er een gat is in de begroting in '26, of dat het doorloopt. Het tweede punt is dat ik de beantwoording over het robuuste spoor zo gehoord heb dat wat ik genoemd heb, er dus weer met die frisse blik naar kijken, het uitgangspunt is. Sorry, ik heb mij vergist. Ik heb nog een klein derde punt. Ik worstel toch een beetje met het stuk over Arriva en de NS. Ik snap dat er een procedure loopt. U komt daarop terug in de tweede termijn? Fijn. Ik hoop dat we daar dan bij elkaar komen en dat er een oplossing komt.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank, voorzitter. Nog heel kort. Allereerst dank aan de staatssecretaris voor zijn uitgebreide beantwoording. Wat ik ten aanzien van de ov-pas begrijp, is dat de NS alleen de ov-pas als opvolger van de ov-chipkaart gaat aanbieden, terwijl andere vervoerders ook de bankpas aanbieden om een abonnement op te laden. Dat is nog even ter verduidelijking van mijn vraag. Ik was eerst van plan om een tweeminutendebat aan te vragen om, bijvoorbeeld op Haarlem, meters te maken. Nu ik het antwoord en de toezegging heb gehoord, stel ik voor dat ik eventueel een motie indien bij het MIRT-

debat en dan afzie van het aanvragen van een tweeminutendebat. Ik denk de rest ook, zo te horen.

De voorzitter:

De rest heeft geen tweeminutendebat aangevraagd, dus dat klopt dan. Dan hebben we geen tweeminutendebataanvraag. Dank voor de inbreng in de tweede termijn. Ik ga even kort schorsen, zodat de staatssecretaris zich kan voorbereiden op de beantwoording. Blijft u alstublieft in de buurt, want het zal een korte schorsing zijn. Ik schors het debat.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen het commissiedebat Spoor. We gaan door met de tweede termijn en zijn bij de afrondende beantwoording door de staatssecretaris in. Ga uw gang.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Er is een vraag gesteld over militair vervoer. Daar zou ik heel graag heel veel over vertellen, maar dat mag niet van de voorzitter. Ik beperk mij dus tot de specifieke vraag ten aanzien van dual use. Wij kijken inderdaad heel bewust samen met Defensie, maar bijvoorbeeld ook met de NAVO, met JSEC, wat de concrete knelpunten zijn en hoe je die een-op-een met wat er al loopt of met wat er in de toekomst zou gaan lopen, kan gaan combineren. Dat is het traject om de 65 knelpunten in Nederland op te lossen. Ook kijken wij samen met Duitsland, Polen de Baltische staten, België en Luxemburg. Nederland is daarin trekker van de militaire corridor. Ik heb daarover een brief gestuurd naar mijn collega's, waarin staat dat we daar echt werk van moeten gaan maken. Juist de knelpunten op de Betuweroute et cetera gaan onderdeel uitmaken van de gesprekken over de corridor. Dat zijn namelijk gewoon belemmeringen die we moeten wegnemen. Als we dat al niet vanuit economisch oogpunt hadden moeten doen, dan moeten we het inmiddels doen vanuit militair oogpunt. Dat staat dus op de agenda.

Voorzitter. Het CDA vroeg mij nog twee dingen. Het eerste ging over suïcidepreventie. Nee, er is geen gat voor 2026.

Ten aanzien van het robuuste spoor: daar gaan we dus met een frisse blik naar kijken. U en ik hadden waarschijnlijk dezelfde gedachte, namelijk dat we daar met een frisse blik naar moeten gaan kijken, want in ieder geval de gesprekken die liepen waren niet goed geregeld.

De heer Grinwis vroeg mij nog hoe het zit met de NS-abonnementen op de bankpas. In 2028 gaan wij over op OVpay, omdat de huidige ov-chipkaart vanaf die periode niet meer veilig is. Dat wordt dus de opvolger. Alle producten zullen daarvoor automatisch beschikbaar zijn. Tot die tijd besluiten vervoerders zelf of en welke producten beschikbaar komen op de bankpas. Daar gaan ze dus in principe zelf over. Zoals ik al vaker tegen uw Kamer heb gezegd: ik spreek op regelmatige basis de heer Koolmees van NS. Als u dat wenst, dan zal ik dit punt in de agenda laten verwerken en dat verzoek namens uw Kamer overbrengen aan NS. Ik zie de heer Grinwis knikken.

Mevrouw Boelsma vroeg mij nog naar het traject Groningen-Leeuwarden. Dat traject gaat een stuk door veengebied heen, waardoor de bodemgesteldheid tussen Groningen

en Leeuwarden om aandacht vraagt. ProRail werkt er op dit moment hard aan om dat goed te herstellen. ProRail verwacht voor de zomer van 2026 de eerste herstelwerkzaamheden uit te voeren om dat probleem op te lossen.

Dan vroeg mevrouw Boelsma mij ook nog naar het aanbod van Arriva en de vergelijking met het aanbod van NS. In 2023 is er inderdaad door Arriva een aanbod gedaan hierop. We hebben Arriva gevraagd om dat aanbod te actualiseren, in verband met de huidige gesprekken over de noordelijke lijnen en de uitspraak van het CBb. Ik kan u toezeggen dat wij dat aanbod zullen gaan vergelijken met hetgeen NS nu levert. Ik zal daarin expliciet in ieder geval de vijf punten van mevrouw Boelsma meenemen. Het enige voorbehoud dat ik nog wel maak, is dat dit waarschijnlijk wel om bedrijfsgevoelige informatie zal gaan. Ik kan die dus in ieder geval voorlopig niet met u delen.

Dat waren ze, voorzitter. Dank.

De voorzitter:

Ik zie dat dit geen reacties meer oproept. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de beantwoording door de staatssecretaris in de tweede termijn. We zijn ook zo'n beetje aan het einde van dit debat gekomen, maar dat is niet voordat we de administratie op orde hebben gebracht. Dat betekent dat we nog even een aantal toezeggingen doornemen. Dat zijn de toezeggingen die de staatssecretaris heeft gedaan en die wij hebben genoteerd. Ze luiden als volgt.

- De eerste toezegging is dat de Kamer per brief wordt geïnformeerd over de gesprekken met het OM over strafmaatregelen in het ov-domein. Daarbij wordt extra aandacht gevraagd voor plegers van koperdiefstal. De Kamer wordt daarover per brief in het eerste kwartaal van 2026 geïnformeerd. Dat is een toezegging aan de heer Goudzwaard.
- De tweede toezegging is dat het programma over veiligheid in en om stations in het eerste kwartaal aan de Kamer wordt gestuurd. De initiatieven uit de regio worden daarbij betrokken. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop.
- De derde toezegging is dat de staatssecretaris voorafgaand aan het MIRT-debat een eerste beeld schetst van de potentiële knelpunten voor het uitvoeren van de HRN-concessie indien er geen geld beschikbaar is voor nieuwe projecten in plaats van vervangingsprojecten. Een nadere uitgewerkte analyse volgt voor de zomer per brief aan de Kamer. Ook is toegezegd dat tot aan het MIRT-debat geen onomkeerbare besluiten worden genomen. Dat is een toezegging aan onder anderen de heer De Hoop en de heer Grinwis.

Dat klopt ook, toch? Ik zie geknik aan de kant van de Kamerleden, maar aan de kant van de bewindspersoon moet er ook geknikt worden.

Staatssecretaris **Aartsen:**
Ja, precies; klopt.

De voorzitter:

De vierde toezegging luidt als volgt.

- De staatssecretaris zegt toe het rapport van ProRail inzake kaderovereenkomsten uiterlijk in februari met de Kamer te zullen delen, inclusief een reflectie daarop.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja.

De **voorzitter**:

De laatste toezegging luidt als volgt.

- Het aanbod van Arriva en NS wordt vergeleken en daarbij worden de vijf punten die namens het CDA zijn ingebracht, meegenomen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja.

De **voorzitter**:

Dat zijn wat ons betreft de toezeggingen. Ik weet dat een aantal leden heeft gezegd: bedankt voor de toezegging. Maar dat is niet per se een toezegging die de staatssecretaris heeft gedaan, maar ik wil ze wel even langslopen als dat het geval is.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Inhoudelijke toezeggingen zonder datum zijn dat, volgens mij. Ik heb wel een aantal meer inhoudelijke toezeggingen gedaan.

De **voorzitter**:

Die zullen worden meegenomen ...

Staatssecretaris **Aartsen**:

Maar niet genoteerd met een datum.

De **voorzitter**:

Ik wil de ruimte geven om dat even met elkaar uit te wisselen als er specifieke toezeggingen zijn gedaan. Dat is geen enkel probleem. Leeft die behoefte bij een der leden hier? De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Nou, de allerlaatste. Als de staatssecretaris dan toch met de heer Koolmees spreekt, kan hij net zo goed in de volgende brief waarin hij terugkoppelt over die afspraken met de NS, ook iets zeggen over de bankpas en hoe de NS hiermee omgaat en of ze een beetje het been bijtrekken bij de andere vervoerders.

De **voorzitter**:

De heer Grinwis wil een extra toezegging. Dat is wat anders dan ...

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zal voorafgaand aan het volgende debat — dat staat volgens mij in maart gepland — een NS-brief uw kant op sturen, een verzamelbrief met overige onderwerpen.

De **voorzitter**:

Ik ga daar een beetje streng op zijn, want de lijst met toezeggingen is altijd heel lang. Die brief gaat sowieso komen, dus we gaan ervan uit dat daar alle informatie voor het debat in staat.

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

Volgens mij heeft de staatssecretaris ook toegezegd dat we in het eerste kwartaal dat rapport over elektrificatie krijgen. Dus misschien dat dat er ook even bij moet.

De **voorzitter**:

Dat betreft ook de uitvoering van een motie, dus die komt naar u toe.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik meen het nadrukkelijk betrekken van vrouwen bij dat veiligheidsverhaal wel als toezegging te hebben verstaan. U haalde er voorbeelden bij waaruit blijkt dat het al gebeurt, maar ...

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat was een toezegging, maar dat was een inhoudelijk toezegging, en die worden niet genoteerd met een datum. Dus: ja, een inhoudelijke toezegging.

De **voorzitter**:

Wij hebben 'm hier gevat onder de toezegging voor een brief over het programma veiligheid in en om stations. Daarin wordt het meegenomen.

De heer **Huidekooper** (D66):

Misschien heb ik het gemist, maar wanneer denkt de staatssecretaris de brief toe te kunnen sturen met mogelijke knelpunten zoals de situatie in Haarlem nu?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voor het MIRT-debat krijgt u de grove eerste overview en voor de zomer de gedetailleerde lijst.

De **voorzitter**:

Dat is de toezegging die ik net heb voorgelezen. Nog anderen? De heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Over de wettelijke strafmaxima aangaande koperdiefstal had de staatssecretaris gezegd dat hij dat gaat opnemen met zijn collega's binnen JenV. Hij had gezegd "daarmee ga ik echt aan de slag", maar daar wordt geen datum aan gekoppeld. Ik heb in mijn betoog wel benadrukt dat er gezien de stijgende koperprijzen meer ellende in het verschiet ligt. Dus ik neem aan dat de staatssecretaris de urgentie ook ziet en deelt.

De **voorzitter**:

Dat gaat niet zozeer over de toezegging, want voor je het weet hebben we een debat. We hebben dat opgenomen in de toezegging. We hebben sowieso genoteerd dat extra aandacht vragen voor plegers van koperdiefstal in die toezegging zit die aan u gedaan wordt en dat u daarover geïnformeerd wordt op dat moment, in het eerste kwartaal. Dit gaat dus over dat gesprek met het Openbaar Ministerie, niet met JenV. Dat was dus de

eerste toezegging.

Mooi. Dan hebben we de toezeggingen ook uitgewisseld met elkaar. Voordat ik het debat ga sluiten, wil ik in ieder geval de mensen op de publieke tribune hartelijk danken voor hun belangstelling en natuurlijk de komst naar de Kamer. Ik wil natuurlijk ook de mensen die het op afstand hebben gevolgd, bedanken voor de belangstelling. Dank aan de staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning, die ik er ook graag bij wil noemen. Dank aan de leden voor het debat. Het is ook nodig om de griffie te bedanken voor het verzorgen van deze vergadering, maar ook de ondersteuning voor het vandaag weer mogelijk maken van dit debat. Daarmee sluit ik dit commissiedebat Spoor.

Dank u wel.

Sluiting 14.19 uur.