60
Vervoersconcessie hoofdrailnet

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 13 december 2012 over **de vervoersconcessie hoofdrailnet**.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de reiziger gebaat is bij rust op het spoor;

overwegende dat het tussentijds openbreken van een tienjarige concessie leidt tot onzekerheid bij de NS en haar werknemers, en niet in het belang is van de dienstverlening aan de reiziger;

overwegende dat zekerheid en rust op het spoor noodzakelijk zijn voor de NS opdat zij de noodzakelijke meerjarige investeringen kan doen;

verzoekt de regering, de concessie voor het hoofdrailnet te gunnen voor tien jaar aan de NS en tussentijds geen lijnen te decentraliseren en aan te besteden;

verzoekt de regering tevens, de bevindingen van decentralisatie van het hoofdrailnet uit de midterm review te betrekken bij de concessieverlening na 2025,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland, De Graaf, Bashir, Van Tongeren en Klein.
Zij krijgt nr. 346 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de reiziger gebaat is bij eenduidige tarieven, incheckprocedures en abonnementen;

overwegende dat voor twee van de lijnen, te weten Roermond-Maastricht Randwyck en Heerlen-Sittard, een uitdrukkelijke wens ligt vanuit de regio om deze aan te besteden;

overwegende dat aanbesteden van twee lijnen de mogelijkheid geeft te onderzoeken wat de effecten zijn van samenloop van treinen van twee verschillende maatschappijen op één traject;

verzoekt de regering, de trajecten Roermond-Maastricht Randwyck en Heerlen-Sittard door de provincie Limburg te laten aanbesteden en in een midterm review in 2020 te onderzoeken wat de effecten zijn van samenloop voor de reiziger,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 347 (29984).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Er blijkt in het verleden een flink aantal zaken niet goed te zijn gegaan met de Fyra en de HSA. Om hieruit lessen te trekken voor de toekomst wil D66 graag een onderzoek door een onafhankelijke instantie. Daarvoor zullen wij een voorstel uitwerken voor de procedurevergadering in de commissie.
Ik dien een aantal moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in 2005 ministeriële afspraken zijn gemaakt over een verbinding Den Haag-Breda-Brussel;

constaterende dat in het recent gesloten akkoord deze verbinding ontbreekt;

overwegende dat Den Haag als stad van vrede en recht en parlementaire hoofdstad een belangrijke internationale positie inneemt;

spreekt uit dat Den Haag een directe aansluiting moet hebben op het internationale treinennet;

verzoekt de regering, in overleg met vervoerders te onderzoeken welke mogelijkheden bestaan om een directe treinverbinding tussen Den Haag en Brussel vorm te geven en de Kamer hierover tijdig te informeren, zodat deze verbinding in april 2013 nog in de dienstregeling kan worden opgenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 348 (29984).

Van Veldhoven

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er tot april een "jump on ticket" voor de Fyra beschikbaar komt waarmee reserveren voor de Fyra niet verplicht is;

overwegende dat deze tijdelijke maatregel geen structurele oplossing biedt;

overwegende dat een reserveringsplicht een ongewenste beperking van de flexibiliteit kan inhouden, die ten koste gaat van de aantrekkelijkheid van het reizen per openbaar vervoer;

verzoekt de regering, in overleg met contractpartijen te komen tot een structurele oplossing, waarbij het mogelijk blijft een zitplaats te reserveren, maar dat dit niet langer verplicht is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 349 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat dit jaar de concessie voor het Hoofdrailnet voor de periode 2015–2025 zal worden verleend;

constaterende dat het hoofdrailnet aan de NS wordt gegund en een aantal lijnen zal worden gedecentraliseerd;

overwegende dat meer concurrentie op en rond het spoor een middel kan zijn om te zorgen voor betere prestaties, maar ook kan leiden tot minder reizigersgemak door bijvoorbeeld vaker overstappen of problemen door meerdere vervoerders op één spoor;

overwegende dat meer concurrentie in het belang van reizigers moet zijn, zij staan centraal bij de keuze voor het al dan niet toelaten van meer concurrentie op het spoor;

verzoekt de regering, na vijf jaar de ervaringen van de op dat moment reeds gedecentraliseerde lijnen in kaart te brengen en hierbij de wenselijkheid van het decentraliseren van aanvullende verbindingen te verkennen, en tevens te evalueren of een eventuele openbare aanbesteding van het hoofdrailnet vanaf 2025 in het belang van de reiziger is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Dik-Faber en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 350 (29984).

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik dien drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de gemeente Den Haag heeft besloten zelf een marktconsultatie te starten voor een toeslag- en reserveringsvrije internationale sneltrein tussen Den Haag en Brussel;

overwegende dat de concessie op het traject tussen Den Haag en Brussel naast de NS ruimte moet laten voor een mogelijke tweede vervoerder die zorg draagt voor een internationale hogesnelheidslijn tussen Den Haag en Brussel;

verzoekt de regering, bij het opstellen van de concessie aan de NS rekening te houden met de mogelijkheid, een tweede vervoerder toe te laten op het traject tussen Den Haag en Brussel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 351 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met de start van het rijden van de Fyra sinds 9 september op het HSL-traject tussen Amsterdam en Brussel vele problemen zijn ontstaan met de treintoestellen waarbij de punctualiteit van de trein ver te wensen over laat;

overwegende dat de NS het aan haar stand verplicht is betere kwaliteit te leveren aan haar reizigers dan nu met de Fyra het geval is;

overwegende dat de HSL deel uitmaakt van de concessie aan de NS voor de periode 2015–2025;

verzoekt de regering om zo snel mogelijk in samenwerking met de NS te onderzoeken wat de problemen zijn met de Fyra, en met de NS af te spreken, een punctualiteit na te streven van 95% voor de HSL en deze tevens vast te

De Boer

leggen in de concessie aan de NS met bijbehorende sancties indien de gemaakte afspraken niet worden gehaald,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 352 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de concessie aan de NS de kwaliteit voor de reiziger centraal moet komen te staan;

overwegende dat in de concessie concrete en duidelijke afspraken moeten worden gemaakt over de kwaliteit van het aanbod aan de reiziger;

overwegende dat punctualiteit en de kans op een zitplaats belangrijke parameters zijn voor de geboden kwaliteit door de NS;

overwegende dat naast duidelijke afspraken hierover ook een duidelijke sanctionering moet worden afgesproken;

verzoekt de regering om in de concessie aan de NS voor het hoofdrailnet concrete en duidelijke prestatieafspraken te maken ten aanzien van in ieder geval punctualiteit en de kans op een zitplaats van 95%, en een duidelijk sanctioneringssysteem voor de NS en de verantwoordelijken indien deze afspraken niet gehaald worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 353 (29984).

□

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik dien mijn moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het huidige tariefsysteem op het spoor werkt met tariefeenheden wat leidt tot 30% hogere tarieven voor losse kaartjes en abonnementen op specifieke trajecten;

verzoekt de regering, in de hoofdrailnetconcessie afspraken te maken over de introductie van een nieuw, eerlijk en voor reizigers transparant tariefsysteem, uitgaande van de werkelijke reisafstand in kilometers, en met toepassing van het landelijke opstaptarief zoals ook gebruikt in het overige openbaar vervoer in Nederland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber, Bashir en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 354 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in de nieuwe hoofdrailnetconcessie afspraken te maken over de te bereiken reistijdverbetering, in het bijzonder voor de verbindingen tussen de Randstad en Noord-, Oost- en Zuid-Nederland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 355 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, met de provincie Gelderland in overleg te gaan over het doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem, door decentralisatie van de stoptrein Arnhem-Ede-Wageningen of door de regionale vervoerder op dit traject te laten rijden als onderaannemer van NS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 356 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in de nieuwe hoofdrailnetconcessie afspraken te maken over de ontwikkeling van het vervoersaanbod gedurende de concessieperiode, waaronder de verder integratie van de HSL in het hoofdrailnet, bijvoorbeeld door de introductie van een verbinding Rotterdam-Almere en Den Haag-Eindhoven over de HSL-Zuid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 357 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, bij de onderhandelingen met de provincie Limburg ook de in de spooragenda Limburg opgenomen verbinding (Eindhoven)-Weert-Roermond te betrekken en te bezien of vanuit het budget kleine stations kan worden bijgedragen aan de stations Haelen en Baexem, uitgaande van cofinanciering door de regio,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 358 (29984).

☐

De heer **De Graaf** (PVV):
Voorzitter. Mijn fractie wil vier moties indienen. Ik steek meteen maar van wal.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om in het programma van eisen van de hoofdrailnetconcessie op te nemen dat deze slechts wordt verleend indien er bij de NS een salarisplafond wordt ingesteld ter hoogte van de balkenendenorm,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 359 (29984).

☐

De heer **De Graaf** (PVV):
We gaan verder met de veiligheid op het spoor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat conducteurs niet meer veilig hun werk kunnen doen vanwege bedreigingen en geweld;

overwegende dat geweld en bedreigingen op diverse lijnen niet incidenteel maar structureel plaatsvinden;

van mening dat iedere functionaris op het spoor veilig zijn of haar taak moet kunnen uitvoeren;

verzoekt de regering om in het programma van eisen van de hoofdrailnetconcessie op te nemen dat iedere conducteur begeleid dient te worden door een beveiliger met aanhoudings- en geweldbevoegdheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 360 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er veel mensen – overwegend ouderen – zijn die moeite hebben met het gebruik van de ov-chipkaart;

overwegende dat het openbaar vervoer ook voor deze groep toegankelijk moet blijven;

overwegende dat het veiligheidsargument ter ondersteuning van de ov-chipkaart niet deugt, aangezien poortjes geen tuig tegenhouden;

overwegende dat de tijdelijke wegwerp-ov-chipkaart een draak van een oplossing is;

verzoekt de regering, het papieren treinkaartje in stand te houden naast de ov-chipkaart;

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 361 (29984).

☐

De heer **De Graaf** (PVV):
Mijn laatste motie is tekstueel ietwat ingewikkeld, maar toch zeer duidelijk.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

De Graaf

constaterende dat niet duidelijk is of kortingstarieven afhankelijk zijn van het moment van instappen, of dat deze berekend worden vanaf de tijd dat deze daadwerkelijk ingaan;

overwegende dat het niet mogelijk moet zijn dat de reiziger met de ov-chipkaart reist zonder korting, terwijl hij of zij daar wel recht op heeft, ook tijdens een reis waarbij is ingecheckt vóór het moment dat het kortingstarief ingaat;

verzoekt de regering, de NS op te dragen kortingstarieven te allen tijde te berekenen vanaf het moment dat deze tarieven daadwerkelijk ingaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 362 (29984).

□

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik wil de volgende moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat treinmaterieel een afschrijvingstermijn heeft van tientallen jaren;

verzoekt de regering, in de hoofdrailnetconcessie 2015–2025 met de NS afspraken te maken over een hogere maximale snelheid van nieuw aan te schaffen materieel dan het huidige maximum van 160 km/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 363 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat reizigersgemak ook bij een reis met meerdere vervoerders voorop moet staan en dat NS daarom in de nieuwe hoofdrailnetconcessie een zorgplichtketen krijgt;

constaterende dat er in het recente verleden abonnementsproducten door NS zijn gelanceerd die aanvankelijk niet geldig waren bij de decentrale vervoerders;

verzoekt de regering, zorg te dragen dat abonnementsproducten geldig zijn op zowel het hoofdrailnet als bij decentrale spoorvervoerders,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 364 (29984).

□

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een meerderheid van de reizigers in Limburg over de provinciegrens heen reist en decentralisatie Limburg verder zal afsnijden van het hoofdrailnet;

verzoekt de regering, de spoorlijnen Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen te behouden binnen het hoofdrailnet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 365 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij meer decentralisatie in Overijssel het hoofdrailnet verder opgeknipt wordt en dat dit niet in het belang van de reiziger is;

verzoekt de regering, de spoorlijn Zwolle-Enschede binnen het hoofdrailnet te behouden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 366 (29984).

Motie

De Kamer,

Bashir

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat gratis wifi het reizen per trein aantrekkelijker maakt voor de reiziger;

verzoekt de regering om gratis wifi op te nemen in de nieuwe concessie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 367 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat treinreizigers tussen Amsterdam en Den Haag er met de nieuwe dienstregeling fors op achteruit zijn gegaan;

verzoekt de regering, de NS op te dragen om de dienstregeling dusdanig aan te passen dat de reistijd Amsterdam-Den Haag niet langer is dan voor 9 december,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 368 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ook het NS-personeel aangeeft dat de Fyra een trein is die de prijs-kwaliteit niet waard is;

verzoekt de regering, de NS op te dragen, de toeslag van de Fyra af te schaffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 369 (29984).
De heer Klein heeft aangegeven af te zien van zijn spreektijd. Het woord is daarmee aan mevrouw Van Toorenburg.

☐

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Janse de Jonge mogelijkheden ziet voor verdere decentralisatie van spoorlijnen;

voorts constaterende dat er een toenemende behoefte bestaat aan grensoverschrijdend spoorvervoer waar de regionale spoorlijnen veelal een onderdeel van uitmaken;

voorts constaterende dat dit in de komende jaren nog moet worden uitgewerkt;

voorts constaterende dat halverwege de nieuwe concessie een evaluatiemoment plaatsvindt;

verzoekt de regering om decentralisatie van lijnen halverwege de concessieperiode niet onmogelijk te maken;

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Toorenburg, De Rouwe en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 370 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor het realiseren van grensoverschrijdend spoorvervoer slechts een inspanningsverplichting in de concessie wordt opgenomen;

voorts constaterende dat de infrastructuur nog niet op alle plaatsen geregeld is;

van mening dat de ambities voor het realiseren van grensoverschrijdend vervoer hoger moeten;

verzoekt de regering, in de concessie een resultaatsverplichting op te nemen met als voorwaarde dat de infrastructuur gerealiseerd is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Toorenburg, Dik-Faber en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 371 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat NS en ProRail worden afgerekend op kernprestatie-indicatoren op basis van landelijke gemiddelden, waarbij geen inzicht is in de prestaties naar traject en tijd;

verzoekt de regering, inzicht te geven in de vervoersprestaties en klantoordelen per traject en in de beheer- en vervoerconcessie ook prestatie-indicatoren op te nemen voor trajecten en tijdblokken, zodat NS en ProRail afgerekend kunnen worden op prestaties op specifieke trajecten en in de spits- of daluren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Toorenburg, Van Veldhoven en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 372 (29984).

☐

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Dan heb ik nog 7 seconden om te zeggen dat ik hoop dat de staatssecretaris met al deze moties niet zelf het spoor bijster raakt.

De **voorzitter**:
De motie-Van Tongeren/Dik-Faber (29984, nr. 364 is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat reizigersgemak ook bij een reis met meerdere vervoerders voorop moet staan en dat NS daarom in de nieuwe hoofdrailnetconcessie een zorgplicht keten krijgt;

constaterende dat er in het recente verleden abonnementsproducten door NS zijn gelanceerd die aanvankelijk niet geldig waren bij de decentrale vervoerders;

verzoekt de regering, erbij de commissie-Meijdam op aan te dringen ervoor zorg te dragen dat abonnementsproducten geldig zijn op zowel het hoofdrailnet als bij decentrale spoorvervoerders,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 373, was nr. 364 (29984).
De moties worden rondgedeeld. Wij wachten even tot de staatssecretaris ze allemaal heeft. Het zijn er 27, dus het is een marathonsessie voor de staatssecretaris.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Ik heb een indrukwekkende stapel moties te behandelen, maar ik zal proberen om dat in het door u gewenste tempo te doen.

In de motie op stuk nr. 346 wordt de regering verzocht om de bevindingen van decentralisatie van het hoofdrailnet uit de midterm review te betrekken bij de concessieverlening na 2025. De decentralisatie in Limburg is helder. Zoals bekend volg ik het advies van de heer Janse de Jonge en ben ik bereid om met de noordelijke provincies over de verbinding Zwolle-Groningen te praten. Ik adviseer om de deur niet volledig dicht te doen, want kansen moet je wat mij betreft benutten. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer.

Ik kom op de motie op stuk nr. 347. Ik heb al eerder aangegeven dat ik de decentralisatie gefaseerd wil uitvoeren, met een goede monitoring. Ik wil ook leren van praktijkervaringen over onder meer de effecten van samenloop voor de reiziger. Ik wil beginnen met de decentralisatie van de Limburgse diensten, conform het advies van Janse de Jonge. Ik zal dan ook met Limburg het gesprek aangaan over de voorwaarden die ik aan decentralisatie stel. Limburg wil de stoptreindiensten in kwestie graag exploiteren. Het biedt kansen voor de reiziger als een regionaal netwerk, met een goede afstemming met bussen en trams, tot stand komt. We gaan namelijk niet alleen voor het comfort van de reiziger van station naar station, maar ook van deur tot deur. In lijn met het regeerakkoord zal ik, indien het succes van de Limburgse stoptreindienst is aangetoond, de mogelijkheden van decentralisatie van andere stoptreindiensten verkennen. Daarmee kom ik terug bij de midterm review. Ik ervaar deze motie dus als een ondersteuning van beleid. Net als het oordeel over de motie op stuk nr. 346 laat ik het oordeel over deze motie aan de Kamer.

Ik ga verder met de motie van mevrouw Van Veldhoven en mevrouw De Boer op stuk nr. 348. Ik adviseer om deze motie aan te houden. Ik ben bereid om de mogelijkheden te onderzoeken en het gesprek aan te gaan, maar ik zeg op voorhand dat ik dit weinig kansrijk acht. April 2013 is volgens mij sowieso niet mogelijk, maar ik wil het gesprek aangaan en de Kamer over de uitkomst daarvan informeren. Ik adviseer daarom om de motie aan te houden.

Ik kom op de motie van mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Dik-Faber op stuk nr. 349 over de zitplaatsreservering. De HSA en de NMBS zullen de dienstverlening van de Fyra in april 2013 internationaal evalueren. Zoals bekend, hebben de HSA en de NMBS de afgelopen week een reserveringsvrij ticket in het leven geroepen. Ik doel op het zogenoemde jump-onticket. Ik interpreteer het als volgt. De HSA en de NMBS hebben goed geluisterd naar de inbreng van de Kamer in het algemeen overleg van vorige week. Eerder hebben de vervoerders ook al goed geluisterd naar de reizigers inzake het mogelijk maken van Fyra-abonnementen. Wat mij betreft is dat de goede weg. Ik heb vorige week in het algemeen overleg toegezegd dat ik de eerdergenoemde evaluatie van de NMBS en de HSA met de Kamer zal delen. Ik heb er vertrouwen in dat de vervoerders nu ook goed naar de reizigers zullen luisteren. Ik wil ze dan ook de ruimte geven tot april 2013.

De **voorzitter**:
Wat is dan uw oordeel over de motie?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik ontraad de motie.

De **voorzitter**:
We komen nog heel even terug op de motie op stuk nr. 348. U hebt de indieners gevraagd om die motie aan te houden, maar ontraadt u de motie als zij haar toch in stemming brengen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ja, voorzitter.

Ik ga verder met de motie op stuk nr. 350. Mijn beoordeling van deze motie is tweeledig. De decentralisatie in Limburg is helder en ik wil de ervaringen die zij oplevert, goed monitoren. Ik volg daarbij het advies van de heer Janse de Jonge. Ik ben bereid om met de noordelijke provincies te praten. Ik laat het oordeel daarover aan de Kamer. Bij een openbare aanbesteding gaat het, zoals ik ook in het algemeen overleg heb gemeld, om een situatie die nog ver voor ons ligt. Het is wat mij betreft belangrijk om af te wachten wat uit het vierde spoorpakket komt. Uiteraard moeten wij dan op tijd bezien welke kant we met de volgende concessie op willen, maar ik focus voor de periode 2015–2025 op een goede concessie voor de reiziger. Daarbinnen wil ik de NS scherp houden. Ik ontraad dan ook deze motie. Bij een openbare aanbesteding gaat het, zoals ik ook tijdens het algemeen overleg heb meegedeeld, om een situatie die nog ver voor ons ligt. Het is wat mij betreft belangrijk om af te wachten wat er uit het vierde spoorpakket komt. Uiteraard moet dan op tijd worden bezien welke kant we met de volgende concessie op willen. Ik wil mij nu echter focussen op een voor de reiziger goede concessie voor 2015–2025 en daarbinnen de NS scherp houden. Ik ontraad deze motie dan ook.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Ik wil even terugkomen op de motie op stuk nr. 349. Die wil ik graag aanhouden, zodat we kunnen zien of de vervoerders hun oplossing inderdaad structureel maken of eventueel met een vervolg komen.

De **voorzitter**:
Deze motie gaat over de jump-on tickets. Op verzoek van mevrouw Van Veldhoven stel ik voor, haar motie op stuk (29984, nr. 349) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

□

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik kom op de motie op stuk nr. 350. In de HRN-concessie kan ik geen capaciteit toedelen, aan de NS noch aan de andere vervoerder. Het internationale vervoer is geliberaliseerd, zoals ik ook in het algemeen overleg heb verteld. Daardoor kan iedere vervoerder capaciteit aanvragen bij ProRail om internationale verbindingen te rijden. ProRail verdeelt die capaciteit volgens de regels uit het Besluit capaciteitsverdeling, die gebaseerd zijn op de Europese richtlijn. Alle vervoerders vragen zodoende capaciteit aan op basis van dezelfde regel, zodat een gelijk speelveld ontstaat. Alle vervoerders die tussen Den Haag en Brussel willen rijden, kunnen een aanvraag doen die ProRail in behandeling zal nemen. Ik ontraad ook deze motie.

De motie op stuk nr. 352 gaat over de punctualiteit en het onderzoeken van de problemen met de Fyra. De vervoerders monitoren dagelijks de verstoringen van de Fyra Amsterdam-Brussel. Inmiddels zijn de afgelopen dagen de vervoersprestaties van de Fyra sterk verbeterd. Dergelijk onderzoek is wat mij betreft aan de vervoerders en over de resultaten van dit onderzoek rapporteer ik middels de voortgangsrapportage van de HSL Zuid. In de huidige HSL-concessie is al vastgesteld dat de HSA een punctualiteit van 95% dient te hebben. Deze afspraken komen ook in de integrale concessie van de NS aan de orde na 2015. Ik beschouw deze motie als een ondersteuning van het huidige beleid.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 353. Ik werk de doelen van de langetermijnspooragenda nader uit. Pas op dat moment bekijken we welke prestatie-indicatoren nodig zijn om goed te kunnen sturen op de doelen die we hebben vastgesteld. Ik streef uiteraard naar duidelijke afspraken, sancties en mogelijkheden om in te grijpen als het niet goed gaat. Ik bezie of het nodig is om een bodem in de prestaties te borgen. Ik verzoek de indieners deze motie dan ook aan te houden, omdat we verderop in het traject in 2013 vanzelf bij de prestatie-indicatoren uitkomen wat betreft het proces. Op dat moment wil ik deze discussie graag voeren. Ik wil niet op voorhand de prestatie-indicatoren meegeven.

De **voorzitter**:
En anders ontraadt u de motie?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ja.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik ben bereid om deze motie voorlopig aan te houden.

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw De Boer stel ik voor, haar motie op stuk (29984, nr. 353) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

□

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik kom hiermee aan de bespreking van de motie-Dik-Faber c.s. op stuk nr. 354. Zoals de Kamer weet, maak ik afspraken met de NS over de concessievoorwaarden, de concessieprijs en de vervoersprestaties. De tarieven zijn onderdeel van deze concessie. Ik maak met de NS echter geen afspraken over de exacte tariefstructuur en de tariefeenheden, want de NS gaat over haar eigen verdienmodel. Wel vind ik het zeer belangrijk dat er sprake is van bescherming van de reizigerstarieven. Dan gaat het met name om de tweede klas enkele reizen. Dat is het basis en het referentiepunt voor de andere tarieven. Ik ontraad de motie.

Wat betreft de motie op stuk nr. 355 is in het programma van eisen gemeld dat dit moet worden opgepakt. De reistijdverbetering naar landsdelen neem ik dan ook mee in de concessie. Ik beschouw deze motie als een ondersteuning van mijn beleid.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 356. Wat daarin wordt gevraagd, is onderzocht door de heer Janse de Jonge. De situatie is in relatie tot PHS nu te complex. Ik ben geen voorstander van onderaannemerschap en ik ontraad deze motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 357. De NS heeft in het akkoord dat leidt tot de integrale concessie het recht gekregen om integrale diensten over gewoon spoor en hsl-spoor aan te bieden. Men doet nu onderzoek. De NS maakt daarnaast al jaren zelf de dienstregeling. Ik ga dit niet voorschrijven. Die kwaliteit ligt bij de NS. Ik ontraad de motie.

De motie op stuk nr. 358 is ook ingediend door mevrouw Dik-Faber. Ook dit is onderzocht in het rapport van de heer Janse de Jonge. Ik kan een deel van de tekst niet lezen. Ik moet hierop terugkomen.

De **voorzitter**:
Dan legt u de tekst even opzij. U kunt er straks op terugkomen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 359, waarin de regering wordt verzocht om het mogelijk te maken dat er bij tegenvallende prestaties geen bonussen aan de NS-top worden uitgekeerd. Ik heb in het AO al gezegd dat ik niet over de bonusstructuur van de NS ga. De minister van Financiën stelt het beloningsbeleid van de NS vast na een voorstel van de raad van commissarissen. Ik wil voor de zuiverheid die verantwoordelijkheid daar laten liggen. Zo hebben wij het afgesproken. Ik ontraad de motie.

In de motie op stuk nr. 360 wordt de regering verzocht om in het programma van eisen van de hoofdrailnetconcessie op te nemen dat iedere conducteur begeleid dient te worden door een beveiliger met aanhoudings- en geweldsbevoegdheid. Ik heb de heer De Graaf al eerder gezegd dat de NS heel veel doet aan veiligheid. Ik heb er voorbeelden van gegeven en er de bedragen bij genoemd. Op elke trein zit een conducteur. Volgens de motie moeten dat er twee zijn. Dat is kostbaar en strijdig met het efficiencystreven uit de ordeningsafspraken. Zoals ik al zei, wordt er per jaar 40 miljoen euro door de NS in veiligheid gestoken. Ik ontraad de motie.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 361, waarin wordt verzocht om het papieren kaartje te handhaven. In het AO heb ik uitgebreid beargumenteerd waarom mij dat niet verstandig lijkt. Ik ontraad deze motie.

In de motie op stuk nr. 362 wordt de regering verzocht, de NS op te dragen om kortingstarieven te allen tijde te berekenen vanaf het moment dat deze tarieven daadwerkelijk ingaan. Ook dat heb ik uitgebreid met de Kamer besproken. Het huidige chipkaartsysteem kan dit niet. Het instapmoment bepaalt de korting. Dat is eerlijk. Daarvan hebben evenveel reizigers voordeel als nadeel. Ik ontraad de motie.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 363 van mevrouw Van Tongeren en mevrouw Dik-Faber. Er zijn zeven trajecten waar de treinen sneller kunnen dan 160 km. Ik vind het niet verstandig om treinen te kopen met een hogere maximumsnelheid. Ook dat heb ik bij het AO gezegd. Dat jaagt de NS onnodig op kosten en zal ongetwijfeld op ons worden afgewenteld. Ik zou de NS dus zeker niet daartoe willen verplichten. Ik ontraad de motie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het materieel gaat 30 tot 40 jaar mee. Dat wij nu nog maar op een beperkt aantal sporen harder kunnen rijden dan 160 km betekent niet dat dit in de toekomst ook zo is. Dan zit je met materieel dat die snelheid niet aankan. Als de snelheid rond 180 of 190 is, gaat het niet om de exorbitante bedragen die nodig zijn voor de Fyra, maar dan kijk je wel een klein beetje verder vooruit. Dat zouden wij graag van de staatssecretaris willen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik ga ervan uit dat de NS zelf beleid voert op die punten. Als wij verplichtingen gaan opleggen, halen wij daarmee verantwoordelijkheden en kosten naar ons toe die de overheid niet zou moeten willen hebben. Ik zei al dat er op dit moment zeven trajecten zijn. Daarop wordt ingespeeld door de NS. Ik wil het niet verplichten en blijf de motie ontraden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dan houd ik deze motie voorlopig aan.

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw Van Tongeren stel ik voor, haar motie (29984, nr. 363) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

□

Staatssecretaris **Mansveld**:
In de motie op stuk nr. 364 wordt de regering verzocht, ervoor zorg te dragen dat abonnementsproducten geldig zijn op zowel het hoofdrailnet als bij decentrale spoorvervoerders. De afstemming over de geldigheid van de verschillende concessiegebieden is onderdeel van de gesprekken in de Permanente Structuur die begeleid worden door de heer Meijdam. Dat overleg is nu in oprichting en ik wil dat de juiste partijen over deze zaken spreken en er een besluit over nemen. Ik ontraad dan ook deze motie.

In de motie op stuk nr. 365 wordt de regering verzocht, de spoorlijnen Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen te behouden binnen het hoofdrailnet.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Tongeren heeft nog een vraag over de vorige motie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik begrijp dit niet zo goed. Een andere commissie gaat hierover en daarom kan de regering er niet naar kijken? Dit is de meest logische motie die je kunt denken: je ov-jaarkaart is in heel Nederland geldig en je hoeft dus niet drie verschillende abonnementen af te sluiten.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Er wordt momenteel over gesproken door de commissie-Meijdam met alle betrokken vervoerders. Het is goed dat zij daarover gaan en dat zij gezamenlijk dat besluit nemen. Daarom ontraad ik deze motie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Als ik in het verzoek de tekst een klein beetje aanpas en u verzoek er bij de commissie op aan te dringen om het op de agenda te zetten, zou u het dan overwegen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik wil met alle plezier de wensen van de Kamer overbrengen. Ik ga ervan uit dat de heer Meijdam luistert naar de wensen van de Kamer, maar ik kan niet meer doen dan dat.

Mansveld

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dan pas ik de motie nog een klein beetje aan.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik zie de motie tegemoet. In de motie op stuk nr. 365 wordt de regering verzocht, de spoorlijnen Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen te behouden binnen het hoofdrailnet. Ik ga het weer zeggen: wij volgen de lijn van Janse de Jonge. De provincie Limburg is voor decentralisatie en ik ontraad deze motie.

Een Kamermeerderheid heeft in 2005 ingestemd met het besluit tot decentralisatie van de spoorlijn Zwolle-Enschede. Zwolle-Enschede was indertijd een van de contractsectordiensten en bij de contractsectordiensten ging het om onrendabele treindiensten waarvoor de NS een exploitatiesubsidie kreeg van het Rijk. Over de randvoorwaarden en de realisatietermijnen voor decentralisatie van contractsectordiensten is de Tweede Kamer in 2005 geïnformeerd. Een onderdeel daarvan was om de decentralisatie van Zwolle-Enschede pas per december 2014 te effectueren in verband met de bouw van de daarvoor benodigde combitunnel van Nijverdal. Dat is de Kamer ook bekend. In het onderzoek van Janse de Jonge is nogmaals bevestigd dat het decentraliseren van deze lijn voor de reizigers een positief resultaat zal hebben. Het terugdraaien van dat bestuurlijke besluit is onverstandig. Ik heb begrepen dat deze lijn zal worden meegenomen bij het hoofdrailnet en de voorhang. Ik ontraad derhalve deze motie.

De heer **Bashir** (SP):
Wat de staatssecretaris zegt, is niet helemaal waar. Er is in 2005 een principebesluit genomen. Het is niet zo dat in 2005 is afgesproken dat er hoe dan ook gedecentraliseerd zou worden. Vervolgens is het verschoven naar 2012 en nu zijn we op het moment aangekomen een andere uitspraak te kunnen doen. De staatssecretaris kan nu dus wel terugverwijzen naar 2005, maar dat was een principeafspraak en geen definitieve afspraak.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik gaf ook aan dat de voorhang voor het hoofdrailnet naar de Kamer komt.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 367, waarin de heer Bashir de regering verzoekt om gratis wifi op te nemen in de nieuwe concessie. Ook daarvan heb ik in het AO al gemeld dat de Nederlandse Spoorwegen bezig zijn om wifi in alle intercity's te realiseren. Dat gebeurt met een tijdelijke subsidie van het Rijk en dit zal gratis worden aangeboden aan de reiziger. De realisatie van internet in de trein zal in 2013 afgerond zijn. De NS heeft het streven wifi voor de reizigers gratis te blijven aanbieden. Ik heb vorige week ook gezegd dat het afhangt van de kosten die hiermee voor de NS gemoeid zijn of dit mogelijk is. De NS is nu in onderhandeling met providers en men heeft ons laten weten dat men in januari 2013 hierover een besluit wil nemen. In de concessie wil ik wel bezien wat we kunnen borgen en wat ik wil stimuleren zonder precies te bepalen op welke manier, omdat het boven de basiskwaliteit uitgaat en het aan de vervoerder is op welke wijze hij de klant een attractief product biedt. Echter, geld dat wordt uitgegeven aan gratis wifi, kan niet besteed worden aan andere zaken. Dat heb ik de Kamer ook tijdens het AO gemeld en ik ontraad dan ook deze motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 368. De NS maakt de dienstregeling voor het hoofdrailnet en ik heb dan ook geen middel om reistijden af te dwingen voor specifieke trajecten. Ik ontraad deze motie.

Dan ga ik in op de motie op stuk nr. 369 van de heer Bashir, waarin hij de regering verzoekt om de NS op te dragen de toeslag van de Fyra af te schaffen. Bij de aanbesteding in 2000 en 2001 is afgesproken dat de vervoerder zelf de hoogte van de internationale tarieven mag bepalen. Deze motie staat haaks op de Europese lijn, die stelt dat er geen sprake mag zijn van overheidsbemoeienis bij het bepalen van tarieven voor grensoverschrijdende treindiensten. Wel zullen vervoerders een toeslagvrije verbinding tussen Breda en Antwerpen rijden. Dat is ook grensoverschrijdend, maar daar heb ik de wens van de Kamer aan de voorkant kunnen inbrengen en dat kan niet meer bij de reeds lange tijd geleden afgesproken diensten. Op zich vind ik het ook niet gek dat reizigers voor een snellere verbinding en een hogere kwaliteit meer moeten betalen. Ik ontraad de motie.

Wat betreft de motie op stuk nr. 370 van Van Toorenburg, De Rouwe en Van Veldhoven, waarin de regering wordt verzocht om decentralisatie van lijnen halverwege de concessieperiode niet onmogelijk te maken, zeg ik het volgende. Ik heb bij de eerste motie al gezegd dat decentralisatie in Limburg helder is en dat ik het advies van Janse de Jonge blijf volgen. Ik heb ook aangegeven bereid te zijn om te praten met de noordelijke provincies. Eerder heb ik de Kamer geadviseerd om de deuren niet geheel dicht te doen, want waar kansen zijn, kunnen deze worden benut. Ook deze motie laat ik aan het oordeel van de Kamer.

De motie op stuk nr. 371 verzoekt de regering, in de concessie een resultaatsverplichting op te nemen met als voorwaarde dat de infrastructuur gerealiseerd is. De NS is zowel formeel als praktisch afhankelijk van medewerking van buitenlandse vervoerders en autoriteiten. Inderdaad is niet altijd de infrastructuur gereed. Ook zijn er goede afspraken per lijn nodig over de verdeling van kosten, de exploitatie en de opbrengsten, en bij een resultaatverplichting zou de onderhandpositie van de NS naar buitenlandse partijen worden ondermijnd. Dat heb ik de Kamer ook tijdens het AO aangegeven. Dat gaat ten koste van maakbaarheid en financiering. Het is gewoon belangrijk dat tot het einde alle partijen geprikkeld blijven tot realisatie. Daarom vind ik dat er een zware inspanningsverplichting voor de NS in de vervoerconcessie moet zijn. De Kamer heeft trouwens bij de hsl-verbinding met Den Haag gezien wat ervan kan komen als er ten onrechte een resultaatverplichting wordt opgelegd. Ik ontraad dan ook deze motie.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 372. De komende tijd werk ik de doelen voor de langetermijnspooragenda nader uit en dan zie ik in het kader van de vervoerconcessie en de langetermijnspooragenda ook welke prestatie-indicatoren nodig zijn. Ik gaf dit eerder al aan bij een motie van de VVD. Ik vind dat meer gedifferentieerd inzicht nodig is om beter te monitoren hoe de vervoerder presteert en dichter bij de beleving van de reiziger komt. Wij hebben immers de reiziger centraal gesteld en gaan onze visie daar omheen bouwen. Ik heb in het AO al aangegeven dat ik denk aan een top tien van slecht presterende lijnen, zodat daar gericht op gestuurd kan worden. Daarbij wil ik

ervoor waken dat er zo veel knoppen ontstaan en de sturing complex wordt. Ik verzoek de indieners van deze motie haar net als de eerdere motie aan te houden.

De **voorzitter**:
En anders wordt zij ontraden, neem ik aan.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat klopt.

De **voorzitter**:
Dan hebben wij nog een reactie van u tegoed op de motie op stuk nr. 358. Er is iets bijzonders gebeurd, want er is al een gewijzigde motie op stuk nr. 364 beschikbaar. Als u daarop al kunt reageren, is de administratie weer op orde. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Mansveld**:
In de motie op stuk nr. 358 wordt de regering verzocht bij de onderhandelingen met de provincie Limburg ook de in de spooragenda Limburg opgenomen verbinding (Eindhoven)-Weert-Roermond te betrekken. Deze verbinding is onderzocht door de commissie Janse de Jonge. Het onderzoek is bewust gedaan en ik heb gezegd dat ik dit onderzoek zoveel mogelijk wil volgen. Wij halen het rapport van dat onderzoek vaak aan. De eerste conclusie is dat de lijn financieel niet haalbaar is. Door de bouw van nieuwe stations wordt hij nog minder haalbaar, ook waar ze met cofinanciering worden gebouwd. De tweede conclusie luidt dat vanwege de samenhang met PHS in Eindhoven dit een no-go is. Ik ontraad de motie.

Ik ga verder met de gewijzigde motie op stuk nr. 373 (was nr. 364). Ik zei net al tegen mevrouw Van Tongeren dat het duidelijk is dat de bevoegdheden hiervoor niet bij mij liggen. In de Advies Commissie Permanente Structuur van de ov-chipkaart wil ik graag dat dit soort zaken wordt besproken, want daar zitten alle vervoerders aan tafel. Ik ben bereid deze vraag daar neer te leggen en ik zal de Kamer informeren over het besluit van de Advies Commissie Permanente Structuur. Ik kan de gewijzigde motie overnemen. Volgens mij heb ik dan uw en mijn administratie compleet.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA):
Wij willen de staatssecretaris nog een beetje helpen en houden onze motie op stuk nr. 372 aan.

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw Van Toorenburg stel ik voor, haar motie (29984, nr. 372) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Hiermee is een einde gekomen aan dit VAO.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.