15
Internationaal Spoor

Aan de orde is het **VAO Internationaal Spoor (AO d.d. 06/02)**.

De **voorzitter**:
Aan de orde is het VAO Internationaal Spoor. Het algemeen overleg heeft plaatsgevonden op 6 februari jongstleden. Ik heet van harte welkom de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Justitie en Veiligheid. Hartelijk welkom natuurlijk aan de leden en mensen die dit op een andere manier volgen.

Ik geef als eerste het woord aan de heer Schonis van de fractie van D66.

De heer **Schonis** (D66):
Dank u voorzitter. We hebben een goed AO gehad. De staatssecretaris heeft een mooie visie gepresenteerd voor het spoor en het ov richting 2040. Dat is een heel mooie langetermijnvisie. Voor de korte termijn wil D66 dat het kabinet het reizigers mogelijk gaat maken om een goede, duurzame keuze te maken tussen de verschillende vormen van reizen. Daarom heb ik samen met mevrouw Kröger van GroenLinks een motie opgesteld. Ik zal die kort voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het voor de internationale reiziger moeilijk is om een eerlijke vergelijking te maken op reistijd, prijs en milieu-impact tussen verschillende vervoersmogelijkheden om naar de bestemming te komen;

overwegende dat bij websites van verschillende reisorganisaties alleen de optie vliegtuig of auto wordt aangeboden om naar de bestemming te reizen;

verzoekt de regering om voor het einde van 2019 een eerlijke vergelijking mogelijk te maken voor de reiziger op reistijd, prijs en milieu-impact tussen auto, trein en vliegtuig samen met de reisbranche (bijvoorbeeld door het sluiten van een green deal) op trajecten richting de grote Europese steden zoals Brussel, Parijs, Frankfurt en London,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 817 (29984).

Hartelijk dank. Dan geef ik het woord aan de heer Amhaouch van de fractie van het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Voorzitter, dank u wel. Volgens mij hebben wij een heel goed AO Internationaal Spoor gehad. Je ziet dat in deze kabinetsperiode het internationaal spoor herhaaldelijk terugkomt. Ten eerste om de steden te verbinden, maar ook om de grensregio's te verbinden. En om dat goed voor elkaar te krijgen, moeten we het goed doen met onze partners in de regio's of in de provincies. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de landsgrens overschrijdend openbaar vervoer van personen en goederen van belang is voor de ontwikkeling van met name de grensprovincies;

overwegende dat internationale spoorverbindingen met grote steden zoals Londen en Berlijn eveneens van belang zijn mede vanwege de klimaatopgave;

overwegende dat voldoende coördinatie en samenhang van rijkswege gemist wordt;

verzoekt de regering ten minste jaarlijks voortgang, coördinatie en samenhang van het internationaal spoor met de betrokken provincies te bespreken, en de Kamer over de resultaten verslag te doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 818 (29984).

De heer **Amhaouch** (CDA):
Voorzitter. Als we over internationaal spoor spreken, hebben we een aantal symbolen. We hebben vaker gezegd dat de drielandentrein, Maastricht-Aken-Luik, heel belangrijk is. Daar is heel veel over gezegd. Daar zeg ik nu niks over. De trein Amsterdam-Berlijn is ook belangrijk naar de toekomst toe. Belangrijk voor het CDA en een aantal andere partijen is dat we weloverwogen onderzoeken hoe dat gaat lopen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat meer en snellere treinverbindingen van en naar Berlijn wenselijk zijn;

constaterende dat de regering voor deze verbinding verschillende routeopties noemt (zoals de huidige route via Hengelo en een route via Arnhem) ten aanzien waarvan een vervolgonderzoek ingesteld zal worden;

verzoekt de regering bij het onderzoek naar het traject Amsterdam-Berlijn de verschillende routevarianten op een volwaardige manier te onderzoeken voor de korte, middellange en lange termijn en uitgaande van een optimale combinatie van snelheid en de hoeveelheid stops op dit traject, en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 819 (29984).

Dan kijk ik naar de heer Laçin van de fractie van de SP.

De heer **Laçin** (SP):
Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat we een goed AO hebben gehad. Ik heb nogmaals mijn zorgen geuit over de toekomst van de directe verbinding van de Eurostar van Nederland naar Londen. Volgens mij zijn er Kamerbrede moties die zien op het uitvoeren van die directe lijn eind dit jaar. Ik kreeg tijdens het AO het gevoel dat we als Nederland vooral wachten op stappen van de drie andere landen voordat wij een stap zetten. Ik wil nogmaals van de staatssecretaris van J&V de toezegging dat hij zal kijken naar de mogelijkheden van Nederland om zich aan te passen aan de drie andere landen, zodat we de directe verbinding waar we eigenlijk Kamerbreed op zitten te wachten, echt eind dit jaar kunnen realiseren en er geen vertraging wordt opgelopen. Dat verzoek doe ik aan de staatssecretaris van J&V.

Voorzitter. Ik heb voor de rest geen motie. Ik laat het hierbij.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Laçin. Mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Geen groei van Schiphol. Geen Lelystad Airport. Laten we inzetten op snelle treinen voor afstanden binnen Europa. Meer treinen, minder vliegen. Onze petitie is in anderhalve dag al 16.000 keer getekend. Om hier meer vaart achter te zetten heb ik de volgende twee moties. Allereerst: voortaan met de trein naar Brussel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de beschikbare slots op Schiphol schaars zijn en dat het een nationaal belang is dat deze verstandig en zo veel mogelijk voor onmisbare routes worden ingezet;

constaterende dat er nog meermaals dagelijks commercieel wordt gevlogen tussen Amsterdam en Brussel;

overwegende dat de trein op dit traject effectief vrijwel altijd sneller is en altijd beter voor het milieu;

verzoekt de regering om met alle hiervoor relevante partijen in overleg te treden en met hen afspraken te maken over het uitfaseren van de lijnvluchten tussen Amsterdam en Brussel,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 820 (29984).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dan: met de nachttrein door Europa.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de nachttrein in potentie een aantrekkelijk alternatief voor vliegreizen op de middellange afstand kan zijn;

verzoekt de regering om te onderzoeken welke nieuwe internationale routes potentieel hebben en wat er nodig is om deze te realiseren, en hierover de Kamer voor de zomer te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 821 (29984).

De motie roept wel een vraag op bij de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ik heb een vraag over de eerste motie, over het uitfaseren van de vluchten van Amsterdam naar Brussel. Dat zijn vaak zakelijke vluchten. Ik begrijp dat je dit zou moeten toepassen als het spoor een goed alternatief is. Maar wat denkt u dat er gaat gebeuren als we de zakelijke vluchten gaan uitfaseren en er slots vrijkomen op Schiphol? Door wie worden die ingevuld, denkt u?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik denk dat het heel belangrijk is dat we op dit moment een situatie van schaarste hebben. In tegenstelling tot dit kabinet wil GroenLinks geen groei van de luchtvaart en geen groei van de luchtvaart op Schiphol. Je moet met de schaarste

zo goed mogelijk omgaan. Het is dan wat ons betreft echt zonde om vluchten te laten plaatsvinden voor een afstand die met de Thalys binnen anderhalf uur te bereizen is. Ik denk dat we moeten kijken hoe je de beschikbare ruimte die je krijgt zo goed mogelijk gebruikt.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ik neem aan dat u er ook niet voor bent als de slots die vrijkomen door het zakelijke verkeer af te bouwen worden ingenomen door vakantievluchten naar Zuid-Spanje.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik denk dat de heer Amhaouch hier een terecht punt maakt: we hebben een selectiviteitsbeleid dat op dit moment niet functioneert. We hebben dus veel meer grip nodig. GroenLinks pleit eigenlijk altijd voor meer grip op de luchtvaart, in plaats van groei. Zo zet je de capaciteit die je hebt zo goed mogelijk in. Vliegen naar een bestemming terwijl je met de trein binnen anderhalf uur in het hartje van de stad zou staan, is wat ons betreft echt onzin. Volgens mij is in het debat ook gewisseld dat alle partijen het erover eens zijn dat we met het vliegen naar Brussel zo snel mogelijk moeten stoppen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik zie dat u nog een motie heeft. Of nog een opmerking, ten slotte.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
We hebben ook meegetekend met de motie van het CDA over het versnellen van de trein naar Berlijn. Daarbij hoop ik de variant van een extra trein met weinig stops goed onderzocht te zien.

Ten slotte Londen. De Kamer heeft meermaals uitgesproken dat we die Eurostar zo snel mogelijk willen laten doorrijden. Wanneer kunnen we overeenstemming over verdragen verwachten? Ik wil het kabinet met klem vragen om die afspraken onmiddellijk te effectueren zodra er overeenstemming is tussen de betrokken landen en diensten, dus als duidelijk is wat er praktisch moet gebeuren. Dat een verdrag ook een wetgevingstraject in deze Kamer heeft, hoeft dus niet te leiden tot extra vertraging, want we weten uit de aangenomen moties al bij voorbaat dat de Kamer in grote meerderheid voor is.

Voorzitter. Meer treinen, minder vliegen! Laten we er vaart achter zetten.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik het woord aan de heer Ziengs van de fractie van de VVD.

De heer **Ziengs** (VVD):
Voorzitter, hartelijk dank. We hebben een goed debat gevoerd met de beide staatssecretarissen. Tijdens dat debat heb ik ook een punt gemaakt van het traject Eindhoven-Düsseldorf. Ik heb daar wel een motie voor, en die ga ik ook voorlezen en indienen, maar ik vermoed dat ik daar misschien toch een wat negatief advies op krijg. Daarom heb ik een mogelijk alternatief, dat ik dan ook zal benoemen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een nieuwe treinverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf komt;

overwegende dat bij de aanbesteding van deze concessie de exploitant van het Nederlandse hoofdrailnet de opbrengsten van het traject tussen Eindhoven en de Nederlandse grens toebedeeld krijgt;

overwegende dat deze regeling bedoeld is om te prikkelen tot samenwerking en optimalisatie van dienstregelingen, maar tegelijkertijd het gelijke speelveld verstoort en één speler potentieel bevoordeelt;

verzoekt de staatssecretaris deze dotatieregeling te schrappen en in plaats daarvan bij zowel de aanbesteding voor Eindhoven-Düsseldorf als de nieuwe HRN-concessie die vanaf 2025 gaat gelden, de houders van beide concessies een wederkerige verplichting tot samenwerking en afstemming op te leggen die zorgt voor een zo gelijkmatig mogelijk patroon in de beide dienstregelingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 822 (29984).

De **voorzitter**:
Ik zie dat dit een vraag oproept bij de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Dit punt heeft de heer Ziengs ook aangehaald tijdens het AO. Ik heb toen op zijn vraag geantwoord dat ik ook voor een gelijk speelveld ben. Ik vraag me alleen af welk voordeel de heer Ziengs ziet voor de NS op dit punt. Dat is mij een beetje onduidelijk. De NS doet het hoofdrailnetwerk en ik begrijp dan niet op welke manier de NS op dit traject bevoordeeld zou worden.

De heer **Ziengs** (VVD):
Volgens mij heb ik dat in het debat ook wel aangegeven. Als je binnenlandse verbindingen hebt, krijg je een vergoeding als er mensen in- en uitstappen op jouw binnenlandse gedeelte van de internationale lijn. Als je in de toekomst concessiehouder wilt worden, zou je daardoor een voordeel kunnen hebben. Ik heb daarom toen ook gevraagd of de ACM onderzoek zou kunnen doen of er sprake is van een gelijk speelveld. Dat zou, mocht deze motie ontraden worden, mijn tweede punt zijn: laten we dan in ieder geval de ACM specifiek vragen of het voornemen de opbrengsten aan de HNR-exploitant toe te delen, invloed heeft op het gelijke speelveld.

De **voorzitter**:
Ten slotte.

De heer **Laçin** (SP):
Ten slotte, voorzitter. Is het bij de heer Ziengs bekend dat ook andere partijen die over het hoofdrailnetwerk rijden, bijvoorbeeld de Thalys, ook gewoon een verbruiksvergoeding betalen aan de NS, omdat zij gewoon concessiehouder zijn?

De heer **Ziengs** (VVD):
De strekking is mij volstrekt helder. Ik weet dat dat gebeurt, maar ik wil gewoon onderzocht zien door de ACM of dat inderdaad een voordeel kan zijn bij een toekomstige aanbesteding.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik probeer even een beetje helderheid te krijgen. Begrijp ik dat de heer Ziengs in zijn motie een beetje vraagt of een mogelijke toekomstige concessiehouder niet twee keer inkomsten krijgt als die concessiehouder niet alleen de concessie heeft voor de HRN maar ook voor Eindhoven-Düsseldorf? Begrijp ik dat een beetje goed?

De heer **Ziengs** (VVD):
De bedoeling is in ieder geval dat je goed kijkt of de verstrekte vergoedingen, de zogenaamde dotatieregeling, niet leiden tot een ongelijk speelveld richting het aanbestedingstraject. Daar is mijn motie voor bedoeld.

De **voorzitter**:
Voldoende opgehelderd?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ja, ik voel inderdaad wel wat voor dat gelijke speelveld en ook die discussie, omdat we wel wat zien gebeuren rondom HRN en hoe dat eruitziet. De partij die dat gaat doen, lijkt nu eigenlijk wel een beetje in beeld te komen en daar zijn wij op zich ook blij mee. Maar ik deel de mening dat er wel wat helderheid moet worden gegeven voor dit soort aanbestedingen, om te voorkomen dat we een schijnconstructie gaan krijgen. Dus dat deel ik.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Ten slotte.

De heer **Ziengs** (VVD):
Dat was ook inderdaad de opzet van mijn motie. Vandaar dat ik net al in mijn beantwoording richting de heer Laçin aangaf dat het toch fijn zou zijn om de ACM specifiek te vragen — dat is eigenlijk het verzoek dat ik heb, mocht mijn motie ontraden worden — of ze op dat punt, het voornemen inzake het toebedelen van de opbrengsten aan de HRN-exploitant, wil onderzoeken of dat invloed heeft op een gelijk speelveld. Want dan zou dat eventueel parallel georganiseerd kunnen worden aan de verdere stappen rondom het proces van aanbesteden.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik zie dat dit een interruptie oproept van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):
Ik heb nog een laatste vraag aan de heer Ziengs. Wat is nu belangrijker voor u, dat gelijke speelveld en dat laten onderzoeken door de ACM, of voortgang op de aanbestedingsprocedure en de uitrol daarvan? Als je namelijk weer zo'n tussentijdse toets laat doen, vertraag je daarmee per saldo ook weer die aanbestedingsprocedure en het moment dat reizigers van Eindhoven naar Düsseldorf kunnen rijden. Dus ik ben toch benieuwd wat u van die twee het belangrijkste vindt.

De heer **Ziengs** (VVD):
Er wordt hier verondersteld dat dit het aanbestedingstraject zou gaan vertragen. Volgens mij heb ik ook in het debat ingebracht — ik heb in het verleden twee keer de Aanbestedingswet mogen doen — dat je vrij simpelweg in het pakket van eisen van de aanbesteding die je uitzet, een aantal veranderingen kunt aanbrengen, als je dat met elkaar wilt. Dat hoeft helemaal niet te leiden tot een vertraging.

De **voorzitter**:
We gaan hier niet het hele debat overdoen dat jullie al hebben gehad, dus u kunt kort nog iets zeggen, maar dan gaan we verder.

De heer **Schonis** (D66):
Ik vat de opmerking van de heer Ziengs op als een vraag aan de staatssecretaris. Dan kan zij daar in de beantwoording op terugkomen en zal ik daar met spanning naar luisteren.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik twijfel of ik mijn vraag aan de heer Ziengs moet stellen of misschien zo meteen aan de staatssecretaris, maar heeft de Kamer niet al eens gevraagd aan de staatssecretaris om de ACM te laten kijken naar dat gelijke speelveld? Volgens mij heeft de staatssecretaris ook gezegd dat dat gebeurd is. Maar is het dan blijkbaar toch niet gebeurd?

De heer **Ziengs** (VVD):
We hebben daar inderdaad ook een brief over gehad naar aanleiding van de vraag. Daarin werd verondersteld dat de ACM ernaar gekeken zou hebben, maar daar was geen schriftelijk verslag van. Dat is ook de reden geweest dat ik daar nog een keer extra op aangedrongen heb en dat doe ik in feite nu ook weer.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Dank voor uw inbreng. Dan zijn wij aan het einde gekomen van de inbreng van de zijde van de Kamer. We schorsen niet, want er wordt gelijk enthousiast doorge-

pakt. Ik geef als eerste het woord aan de staatssecretaris van Justitie en Veiligheid.

Staatssecretaris **Harbers**:
Voorzitter, dank u wel. Ik ga in op de vragen van de heer Laçin en mevrouw Kröger. Ik wil de Kamer nogmaals meegeven wat ik ook al in het AO heb gezegd. Ik heb geen enkele aansporing nodig, want ik wil niets liever dan dat die trein zo snel mogelijk ongestoord, zonder overstap in Brussel, rechtstreeks van Amsterdam en Rotterdam naar Londen rijdt. Daarbij geldt wel dat Nederland op één laatste onderdeel de vragende partij is als wij ons aansluiten bij het drielandenverdrag wat de andere drie landen al hebben. Ik heb al in het AO uiteengezet dat het gaat om een bepaling die niet verenigbaar is met de Nederlandse justitiewetgeving. Dat verdrag geeft de bevoegdheid aan ambtenaren van andere lidstaten om in Nederland mensen in detentie te nemen of dwangmaatregelen toe te passen.

Om dat even toe te lichten: de bevoegdheid die in het verdrag zit, is dat je, als je op station Amsterdam door de Britse grenscontrole heen bent, in een zone komt waar Britse grenswachters je zouden kunnen arresteren, ook als je Nederlander bent, en je mee kunnen nemen in de trein naar Engeland, zonder dat daar een uitleveringsafspraak of zoiets onder ligt. Dat is gewoon op geen enkele manier verenigbaar met de Nederlandse wetgeving. Wij zijn daarbij de vragende partij. Ik heb van de andere drie lidstaten de bevestiging dat ze hiermee zo pragmatisch mogelijk om willen gaan. Het gaat eigenlijk niet eens zozeer om juridische verkenningen, maar wij dragen ook pragmatische oplossingen aan en ik hoop daar in de komende weken met de anderen, specifiek met de Britten, uit te kunnen komen. Die toezegging kan ik u doen: wij spannen ons maximaal in om dat voor elkaar te krijgen, maar het enige wat niet kan, is precies wat in dat verdrag staat, want dan komen we in een heel ander juridisch mijnenveld terecht.

De heer **Laçin** (SP):
Ik moet de laatste zin van de staatssecretaris even tot me laten doordringen. Maar ik zal mijn vraag aan de staatssecretaris gewoon stellen. Ik begrijp het probleem dat wij op dit punt vragende partij zijn aan de justitiële kant. Maar kunnen wij in de verdragen die wij gaan sluiten, zowel bilateraal als met de drie andere landen, niet een tussenbepaling opnemen, een tussenvorm vinden, waarin de Britse politie de mensen niet meeneemt maar gewoon uitlevert aan het land waar ze zich bevinden? Is dat mogelijk, juridisch gezien?

Staatssecretaris **Harbers**:
Dat is precies wat wij wel zouden willen, maar ook daarvoor hebben we de instemming van de anderen nodig en hun bereidheid om op dit punt het verdrag zoals dat nu is van een andere afspraak te voorzien of om naast dat verdrag andere afspraken te maken. Dat is wel precies de vraag die wij stellen. Ik zeg de Kamer erbij dat wij daarin vragende partij zijn. Maar ik heb de andere drie lidstaten wel bereidheid horen uitspreken. Het woord "pragmatisch" valt heel vaak. Wij zijn hun belofte om er pragmatisch naar te kijken van zo veel mogelijk praktische ideeën aan het voorzien.

De heer **Laçin** (SP):
Pragmatisch, praktisch, ik vind het allemaal heel goed om te horen. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris om zich daarvoor te blijven inzetten. Ik zou willen vragen om de Kamer zo snel weer mogelijk op de hoogte te stellen als er ontwikkelingen zijn.

Staatssecretaris **Harbers**:
Niet anders. We zitten al in blessuretijd. Zodra we eruit zijn of er ontwikkelingen zijn, zal ik de Kamer daarvan op de hoogte stellen. Dat geldt ook voor de vraag van mevrouw Kröger, waarover we het ook in het AO hebben gehad. Wij verkennen ook de mogelijkheid om tot eenzijdige toepassing van afspraken, vooruitlopend op ratificatie, over te gaan. Maar ook daarbij geldt één disclaimer, namelijk dat dat afhankelijk is van de vraag of wij daarvoor bevoegdheden van andere landen nodig hebben en of dat niet tot ongewenste situaties in Nederland kan leiden. We zijn daar druk mee bezig. Zodra afspraken rond zijn, zal ik de Kamer ook informeren of dat kan en, zo nee, waar dat op stuit en of daar oplossingen voor zijn.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U heeft verder geen moties ter bespreking?

Staatssecretaris **Harbers**:
Ik heb volgens mij verder geen moties of vragen.

De **voorzitter**:
Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dank u wel, voorzitter. Een aantal moties en een vraag. De motie van de heer Schonis en mevrouw Kröger op stuk nr. 817 vat ik op als een inspanningsverplichting. Die is daarmee oordeel Kamer. Het lijkt me uitstekend om die eerlijke vergelijking te gaan doen.

De motie van de heer Amhaouch op stuk nr. 818 vraagt om jaarlijks te rapporteren. Ik ben bereid om dat te doen. Het is bij elkaar enigszins een precisering van wat we in het AO besproken hebben. Ik wil dat dan graag bij het MIRT, in het najaar, doen, zodat we telkens ook een logisch moment hebben om het net weer even op te halen.

De **voorzitter**:
Daarmee is ook de motie op stuk nr. 818 oordeel Kamer?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Oordeel Kamer, ja.

De motie op stuk nr. 819 van de heer Amhaouch, de heer Schonis en mevrouw Kröger zegt: reken nou wel verschillende routes voor de Berlijntrein naast elkaar volwaardig uit, voor de korte, middellange en lange termijn. Ik snap dat de Kamer hierover graag een gedegen keuze wil maken. Ik ben dus bereid om dit te doen. Oordeel Kamer.

Dan is er de motie op stuk nr. 820 van mevrouw Kröger over het uitfaseren van de lijnvluchten tussen Amsterdam en Brussel. Daar hebben we ook over gesproken in het AO. Ik heb ook aangegeven dat het hartstikke mooi zou zijn als dat lukt. Maar zoals ze nu gesteld is, loopt de motie echt vooruit op lopende gesprekken. Deze gesprekken heb ik al aan de Kamer gemeld in de brief over internationaal personenvervoer per spoor. De gesprekken daarover zijn dus bezig. Maar de motie zegt: maak met hen afspraken. Ze loopt er daarmee op vooruit. Ik kan het ook niet afdwingen. Dit is iets waarover we afspraken kunnen maken, maar we kunnen ze niet dwingen. We delen allebei — dit werd ook breed gevoeld in de Kamer — dat we ervoor moeten zorgen dat op korte afstanden de trein qua reistijd, frequentie, kosten en comfort aantrekkelijker is. We hebben het er vaak over gehad dat we die overstap willen maken, maar deze motie loopt daar te stellig op vooruit. Ik zou mevrouw Kröger willen vragen om de motie aan te houden, want de gesprekken lopen, zoals ik u al heb gemeld. Anders moet ik de motie ontraden, omdat ze op de uitkomst van die gesprekken vooruitloopt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik vind het toch lastig. De gesprekken lopen. Dat is juist ook de reden voor deze motie, want het moeten wat ons betreft geen vrijblijvende gesprekken zijn. We kunnen het heel veel hebben over meer trein en minder vliegen. We kunnen het hebben over substitutie. We kunnen allerlei mooie ideeën hebben, maar uiteindelijk gaat het erom dat er nu nog steeds vijf keer per dag van Amsterdam naar Brussel gevlogen wordt, alleen al door één maatschappij.

Dus ik hoop toch dat de staatssecretaris dit als een opdracht wil meenemen. Ik hoop dat zij in de gesprekken echt in wil zetten op het uitfaseren van die vluchten. En nogmaals, het is geen verbod, maar het gaat juist om die afspraken met die partijen waarbij de luchtvaartsector bepaalde dingen van de trein wil zien, en de trein van de luchtvaartsector. Dat is ook begrijpelijk.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Mevrouw Kröger weet dat we met die gesprekken bezig zijn. En zijn die gesprekken wel of niet vrijblijvend? Nou, we zitten daar niet voor de lol. We voeren met elkaar die gesprekken over die overgang van vliegtuig naar trein. Dat doe ik ook samen met de minister, want eigenlijk is deze motie van mevrouw Kröger natuurlijk een luchtvaartmotie. Maar ik dacht: laat ik daar niet flauw over doen. Ik voer die gesprekken immers ook samen met Cora van Nieuwenhuizen, verantwoordelijk voor luchtvaart. Wij voeren die gesprekken ook met het oog op alles wat mevrouw Kröger zegt. We hebben de argumenten in het AO met elkaar gewisseld. Maar deze motie loopt gewoon vooruit op de uitkomsten van een lopend proces. Dus daarmee is zij of overbodig, of mevrouw Kröger houdt de motie aan. Als zij haar echter nu in stemming brengt, moet ik de motie dus ontraden. Het proces loopt nog en mevrouw Kröger loopt op de uitkomsten vooruit.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik heb nog één vraag die belangrijk is voor mijn afweging of ik de motie aanhoud, of niet. Is het in die gesprekken de inzet van het kabinet dat die vluchten naar Brussel uitgefaseerd moeten gaan worden?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
We spreken daar over veel meer dan alleen over vluchten naar Brussel. Er is een aantal bestemmingen geïdentificeerd. Daarover heb ik de Kamer een heel rapport gestuurd. Bij die bestemmingen zeggen we: bij de keuze tussen vliegtuig of trein zou hier de trein eigenlijk gewoon een heel aantrekkelijk alternatief kunnen zijn. Dus we spreken in den brede met de luchtvaartsector over de vraag hoe we de overgang van vliegtuig naar trein op bepaalde corridors aantrekkelijk maken. Wat kunnen wíj eraan doen? Wat kan de luchtvaartsector eraan doen? Dat gaat dus breder dan alleen Brussel, maar er wordt ook over Brussel gesproken.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 820 is dus ontraden. We komen op de motie op stuk nr. 821.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ja. En ik zou me ook kunnen voorstellen dat mevrouw Kröger haar motie op stuk nr. 820 aanhoudt, omdat het hierbij gaat om lopende gesprekken, waar dit in vervat is, en de motie dus eigenlijk ook niet nodig is. Maar als ze eerst de uitkomst van die gesprekken zou willen afwachten, dan zou ze de motie dus kunnen aanhouden, want we werken dezelfde richting op.

Ik kom op de motie van de heer Ziengs, op stuk nr. 822. Hij voelt het al een beetje aankomen, maar in deze vorm moet ik de motie inderdaad ontraden. Maar ik snap wel zijn vraag. Hij wil eigenlijk zeggen: zouden we nou, parallel aan de voorbereiding van de aanbesteding, de ACM nog eens om advies kunnen vragen? Daar ben ik toe bereid. Dan kan de voorbereiding van de aanbesteding nu van start gaan. De daadwerkelijke aanbesteding, dus echt het besluit, is voorzien in 2020. Dan hebben we dus die tijd om parallel deze vraag bij de ACM neer te leggen. Ik hoop dat ik daarmee tegemoetkom aan de zorg van de heer Ziengs. Maar het zou zonde zijn als we de hele aanbesteding zouden ophouden voor iets waarover we nu op voorhand nog niet weten of het echt een probleem is. Zo kunnen we ook nog acteren op het moment voordat het besluit genomen wordt.

De **voorzitter**:
Ik zie wat onrust ontstaan bij de woordvoerders. De staatssecretaris heeft de motie op stuk nr. 821 overgeslagen, maar daar komen we zo meteen op terug. Voor de goede orde: we hebben het nu dus over de motie op stuk nr. 822. Ik geef de heer Ziengs daarover het woord.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ik houd de motie aan, voorzitter.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Ziengs stel ik voor zijn motie (29984, nr. 822) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:
We komen op de motie op stuk nr. 821.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Die heb ik inderdaad overgeslagen. Excuses daarvoor.

De **voorzitter**:
We komen zo op die motie terug, maar ik geef eerst de heer Laçin nog het woord over de motie op stuk nr. 822, van de heer Ziengs.

De heer **Laçin** (SP):
Ik raak nu wel een beetje in verwarring, want tijdens het AO heeft de heer Ziengs dit punt aangekaart, en heeft de staatssecretaris gezegd: dat is gebeurd en er is geen aanleiding toe. En nu zegt ze toch: ja, ik ben bereid om dit te doen. Ik vraag me dus af wat er in die twee, drie weken is veranderd. Nu is ze wel bereid om dit te doen, terwijl twee weken terug het antwoord op deze vraag was: dit is gebeurd en er is geen aanleiding om dit te doen. Waarom is die aanleiding er nu wel?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Omdat bleek dat er sprake was van een misverstand. De heer Ziengs bleek het over net iets anders te hebben dan over wat we in het AO hebben gewisseld. Daarom ben ik bereid om deze aanvullende vraag voor hem nog parallel te laten onderzoeken.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik wil eigenlijk de staatssecretaris dezelfde vraag stellen als de vraag die ik net aan de heer Ziengs stelde. Er is een brief heen en weer gegaan waarin gesteld werd dat dit voorgelegd was aan de ACM. Het is dus blijkbaar niet voorgelegd aan de ACM?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
De vraag van de heer Ziengs zoals ik hem geïnterpreteerd heb tijdens het AO, is inderdaad bij de ACM gecheckt. Het bleek dat de vraag van de heer Ziengs net op een ander punt zat. Ik ben dus bereid om dat punt parallel uit te laten zoeken. Dit moet echter geen vertraging opleveren bij het starten van de aanbesteding, want dan zouden we een jaar verliezen in die internationale verbinding die we graag willen. Omdat we niet weten of het een probleem is, zou ik het zonde vinden om hiervoor de aanbesteding een jaar op te houden.

Ik kom op de motie op stuk nr. 821.

De **voorzitter**:
Voor de goede orde, staatssecretaris: de motie op stuk nr. 822 is dus aangehouden. Maar wat is uw oordeel erover zoals zij nu is geformuleerd?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Als de motie in stemming wordt gebracht, wordt ze ontraden.

De **voorzitter**:
Helder. We gaan niet het hele debat overdoen, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Nee, ik heb een procedurele vraag.

De **voorzitter**:
Dan moet het ook wel echt een procedurele vraag zijn.

De heer **Laçin** (SP):
Gisteren tijdens de procedurevergadering hebben we als commissie besloten dat het advies van ProRail over de inpassing van het traject en de concessie bij het AO Spoor van 28 maart te betrekken. Dat wil ik even opgemerkt hebben.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Daar neem ik kennis van, net als van alle conclusies van de procedurevergadering. Maar dan weten we in ieder geval dat we kunnen starten met het proces van de aanbesteding.

De **voorzitter**:
Dan komen we bij de laatste motie, de motie op stuk nr. 821.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ja. De motie op stuk nr. 821 verzoekt de regering om een marktverkenning. Je moet altijd even goed kijken hoe je dat dan precies definieert. Ik ben bereid om bijvoorbeeld KiM te vragen of zij een onderzoek naar reizigerspotentieel voor de nachttrein in Nederland kunnen doen. Ik denk dat dat wordt bedoeld met deze motie. Dan kan ik het oordeel overlaten aan de Kamer.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Sterker nog, in de motie staat ook dat het om potentieel gaat. Dus het is fijn dat dat gaat gebeuren.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dan is dat misverstand in ieder geval uit de wereld. Een gezamenlijke feitenbasis is, denk ik, voor marktpartijen belangrijk om te kunnen beoordelen of ze geïnteresseerd zijn. In dat opzicht ben ik bereid dat te doen. "Oordeel Kamer" dus, als de Kamer erover zou stemmen.

Voorzitter. Daarmee ben ik aan het einde van mijn beantwoording.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Daarmee zijn we ook aan de einde gekomen van de beraadslagingen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
De stemmingen over de moties zijn dinsdag na het krokusreces. Dat is op 5 maart. Ik schors de vergadering voor 45 minuten, dus tot 19.50 uur.

De vergadering wordt van 19.06 uur tot 19.50 uur geschorst.

Voorzitter: **Bergkamp**