

41 Spoor

Spoor

Aan de orde is het **tweeminutendebat Spoor (CD d.d. 15/05)**.

De **voorzitter**:

We gaan meteen door met het tweeminutendebat Spoor. Ik geef de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid het woord.

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

Dank, voorzitter. Mijn fractie maakt zich grote zorgen over de staat van het openbaar vervoer. Dat mag voor deze staatssecretaris geen verrassing zijn. We zagen in de afgelopen jaren wederom meer verschraving, terwijl er al 1.500 bushaltes zijn verdwenen in Nederland in de afgelopen vijf jaar. Het openbaar vervoer wordt weer duurder en de belofte over de Lelylijn wordt niet nagekomen. Bij de Voorjaarsnota is er opnieuw bezuinigd op het ov. Ik maak me daar zorgen over, vandaar dat wij twee moties hebben.

Dit is de allereerste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij de Voorjaarsnota geen structurele oplossing gevonden is voor de forse prijsstijging van de tarieven bij NS, er geen middelen zijn gereserveerd om de bezuiniging op de BDU-middelen terug te draaien en er ook een korting is op de bijdrage aan de ov-studentenkaart;

constaterende dat deze bezuiniging van in totaal 335 miljoen euro per jaar grote gevolgen zal hebben voor de betaalbaarheid en beschikbaarheid van het ov en veel regio's hierdoor minder goed bereikbaar zullen worden;

overwegende dat het kabinet wel gaat bezuinigen op het ov, maar niet in kaart heeft gebracht wat de gevolgen hiervan voor de regio's zijn;

verzoekt de regering om zo spoedig mogelijk in samenwerking met de betrokken regionale overheden en vervoerders in kaart te brengen wat de gevolgen van de bezuinigingen voor de reizigers zullen zijn, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis en Vedder.

Zij krijgt nr. 1246 (29984).

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
En de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij de Voorjaarsnota geen structurele oplossing gevonden is voor de forse stijging van de tarieven bij NS;

overwegende dat nu er geen structurele oplossing gevonden is, de tarieven fors zullen stijgen en/of de dienstregeling zal moeten worden afgeschaald en de trein hierdoor voor veel mensen een minder aantrekkelijk vervoermiddel zal worden;

van mening dat het ov juist aantrekkelijker en toegankelijker zou moeten zijn zodat door het hele land de bereikbaarheid op orde is en vervoersarmoede wordt teruggedrongen;

verzoekt de regering om voor de begroting met een voorstel te komen waarbij de prijsstijging wordt beperkt en de dienstregeling niet afgeschaald wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Grinwis.

Zij krijgt nr. 1247 (29984).

Dank u wel. Het woord is aan de heer Pierik, BBB.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Opnieuw één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in Noord- en Oost-Nederland nog altijd dieseltreinen rijden, terwijl het kabinet inzet op sterk en duurzaam openbaar vervoer in het landelijk gebied;

constaterende dat voor de verduurzaming van regionale spoorlijnen geen structurele middelen zijn gereserveerd;

overwegende dat investeringen in regionaal spoor bijdragen aan een beter verbonden en robuuster spoornetwerk in heel Nederland, wat essentieel is voor het behoud van de bereikbaarheid in de regio;

overwegende dat verduurzaming van spoorinfrastructuur jaren aan voorbereiding en uitvoering vergt, terwijl nieuwe concessies op korte termijn starten;

verzoekt de regering om in overleg met provincies en vervoerders bij het eerstvolgende BO MIRT een concreet plan met tijdspad op te stellen voor het uitfasen van dieseltreinen in Noord- en Oost-Nederland, met als voorwaarde dat er een alternatief is;

verzoekt de regering daarbij ook de kosten en (co)financieringsmogelijkheden in beeld te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Pierik en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1248 (29984).

Dank u wel, meneer Pierik. Het woord is aan mevrouw Vedder, CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de nieuwe Duitse coalitie een speciaal fonds heeft opgericht van 500 miljard euro voor investeringen in infrastructuur en klimaatbeleid;

overwegende dat de nieuwe Duitse coalitie zeer gericht is op intensivering van Europese samenwerking en het daarom in de lijn der verwachting ligt dat bij deze investeringen in infrastructuur en klimaat zich kansen voordoen voor grensoverschrijdende en daarmee Europese spoorprojecten;

verzoekt de regering in gesprek te gaan en te blijven met zowel de verschillende relevante Duitse deelstaatregeringen en de Bondsregering als met de Europese Commissie over de kansen en mogelijke financiering die het fonds voor investeringen in infrastructuur en klimaatbeleid biedt voor versterking van spoorprojecten waar zowel Duitsland als Nederland bij betrokken zijn, zoals Emmen-Rheine, maar ook het doortrekken van de Lelylijn middels de Wunderline, en de Kamer halfjaarlijks te informeren over de voortgang hiervan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Vedder, Grinwis en Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 1249 (29984).

Dank u wel, mevrouw Vedder. Mevrouw Veltman, VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. Tijdens het commissiedebat heeft de VVD aandacht gevraagd voor hoe wij reizigers meer treinverbindingen kunnen bieden met meer vervoerders op ons spoor. De VVD heeft een aantal toezeggingen gekregen, waarmee uiteindelijk meer concurrentie op het spoor mogelijk wordt en er met meer opentoeegangstreinen gereden kan worden. De staatssecretaris heeft in het debat opgebiecht dat hij van huis uit liberaal is, dus ik verwacht dat hij echt de daad bij het woord gaat voegen en hier werk van gaat maken.

Voorzitter. Samen met de heer Heutink dient de VVD een motie in — de heer Heutink leest die straks voor — die verzoekt om serieus te bekijken of efficiëntere kaartverkoop en deur-tot-deurvervoer aan de markt kan worden gelaten, dus niet door de NS zelf hoeft te worden uitgevoerd. Dit kan bijdragen aan het betaalbaar houden van de treinkaartjes. Ik ben benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris daarop.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Veltman. Het woord is aan de heer Grinwis, ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank voor het woord. De ChristenUniefractie houdt van het openbaar vervoer en van de reiziger. Dat betekent dat wij graag meer geld zouden zien voor het spoor. Dat betekent ook dat we het geld dat er wel is, efficiënt en effectief moeten besteden. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een strikte uitleg van het standstillprincipe, dat stelt dat de overwegveiligheid niet mag verslechteren bij gewijzigde verkeersstromen, verregaande toepassing van onderdoorgangen in plaats van overgangen bij nieuw aan te leggen spoor vereist;

overwegende dat het MIRT-onderzoek naar de Nedersaksenlijn aangeeft dat de realisatie van deze lijn tussen Stadskanaal en Emmen de aanleg van 38 onderdoorgangen vergt;

overwegende dat dit fors kostenverhogend werkt, terwijl de verkeersintensiteiten op veel landelijke wegen beperkt zijn, waardoor toepassing van onderdoorgangen op al deze plekken de verkeersveiligheid slechts beperkt ten goede komt;

verzoekt de regering bij de MIRT-verkenning een ruime interpretatie van het standstillprincipe te hanteren en

daartoe verschillende scenario's uit te werken, en daarbij minstens een scenario uit te werken waarin op de wegen met de laagste verkeersintensiteit beveiligde overwegen in plaats van onderdoorgangen worden toegepast,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Vedder en Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 1250 (29984).

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik wil graag nog een oude motie in herinnering brengen. Die heb ik aangehouden op verzoek van de staatssecretaris. De motie ging over het beruchte en beroemde station Dideldom, bij Stadskanaal, maar dan aan de zuidkant. Nu de Voorjaarsnota het goede bericht bevatte dat de Nedersaksenlijn aangelegd gaat worden, kan deze motie in plaats van het verzoek "aanhouden" het verzoek "oordeel Kamer" krijgen. Dat zou ik graag van de staatssecretaris horen. Het is bijna vanzelfsprekend, maar het is toch netjes om aan hem te vragen. Het gaat om de motie op stuk nr. 42 (36600-A).

Tot zover.

De voorzitter:

Heel precies. Dank u wel, meneer Grinwis. Het woord is aan de heer Heutink, PVV.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. We willen meer grip op het spoor. Daarvoor drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat NS de ticketprijzen in 2026 wéér wil verhogen;

constaterende dat NS en het kabinet stellen geen verdere besparingsmogelijkheden te zien, terwijl dit aantoonbaar niet juist is;

verzoekt de regering om bij de gesprekken over de tarieven met NS de bevindingen en de conclusies uit het rapport "Vermeden kosten van NS" van economics te betrekken, waarin wordt gesteld dat NS nog eens extra 239 miljoen kan besparen, en de Kamer halverwege het zomerreces te informeren over de uitkomsten hiervan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Heutink en Veltman.

Zij krijgt nr. 1251 (29984).

De heer Heutink (PVV):

De tweede.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat NS naast de verplichte taken uit de HRN-concessie ook commerciële activiteiten verricht die mogelijk winstgevend zijn;

constaterende dat de Kamer geen inzage heeft of deze winsten en/of verliezen op een of andere manier ten laste of ten goede komen van de HRN-concessie;

verzoekt de regering om in kaart te brengen welke activiteiten NS boven op de verplichtingen uit de HRN-concessie uitvoert en te duiden wat deze activiteiten kosten en opleveren;

verzoekt de regering tevens om de resultaten hiervan te analyseren en te beschrijven of en in welke mate deze ten laste (of ten goede) komen van de HRN-concessie, en de Kamer hier voor het herfstreces over te informeren, al dan niet vertrouwelijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Heutink.

Zij krijgt nr. 1252 (29984).

De heer Heutink (PVV):

Dan de laatste motie. Het moet eens afgelopen zijn met de zesjescultuur.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat NS en ProRail dit jaar, behalve op de HSL, de bodemwaarde weten te halen;

van mening dat we af moeten van de zesjesmentaliteit en moeten toewerken naar het halen van de streefwaarden uit de HRN-concessie;

verzoekt de regering om samen met NS en ProRail te werken aan smart-doelen inclusief een realistisch tijdspad om

de streefwaarden van de kritieke prestatie indicatoren in de concessie te behalen, en de Kamer voor het herfstreces hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Heutink.

Zij krijgt nr. 1253 (29984).

De heer Heutink (PVV):

Dank u wel.

De voorzitter:

U heeft één interruptie, van de heer De Hoop. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Wat mij een beetje stoort aan deze moties van de heer Heutink, is dat hij wil doen alsof hij zich heel erg zorgen maakt over het openbaar vervoer, maar dat hij eigenlijk juist een aanval pleegt op de organisatie die dat in Nederland voor ons probeert te regelen, de NS. Dit is gewoon een aanval op de operatie van de NS. Dat heeft de heer Heutink meermaals gedaan; als het niet gaat over de salarissen bij de NS, dan gaat het hier wel over. Maar als de PVV daadwerkelijk meent dat we meer moeten investeren in het openbaar vervoer en dat het betaalbaarder moet worden, hoe kan het dan dat niemand bij de PVV de hand heeft opgestoken om deze prijsstijging te voorkomen? Hoe kan het dan dat dit kabinet nu niet meer investeert in het openbaar vervoer, maar dat er bezuinigd wordt? Waarom gaat de heer Heutink, in plaats van deze symboolmoties in te dienen, er niet bij de Voorjaarsnota of bij de begroting voor zorgen dat er meer geld naar het ov en naar betaalbaarheid gaat?

De heer Heutink (PVV):

Misschien is het handig als GroenLinks-Partij van de Arbeid ook gaat kijken waar we dat vervolgens van moeten gaan betalen. Wat deze voorstellen doen, is het volgende. Eén: we krijgen meer grip op welke activiteiten we doen en welke we laten doen, waar ook publiek geld naartoe gaat. Twee: er ligt gewoon een vuistdik rapport dat zegt dat de NS 239 miljoen euro per jaar kan besparen. Dat is gewoon heel erg veel geld dat we rechtstreeks naar het spoor kunnen brengen, als we dat zouden willen met elkaar. Ik hoop dat GroenLinks-Partij van de Arbeid, in plaats van hier telkens een grote mond op te zetten, ook gewoon die moties nu gaat steunen, zodat we een keer echt werk kunnen maken van het verbeteren van en meer grip krijgen op het spoor.

De voorzitter:

Dat gaan we dinsdag zien, maar niet voordat we de heer Olger van Dijk het woord geven namens de fractie van NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Voorzitter, dank. Van de kant van Nieuw Sociaal Contract één motie, en een vraag. We zijn blij met de toezegging van

deze staatssecretaris om in dat Masterplan Lelylijn ook naar de internationale kant en de doorverbinding richting Noord-Europa te kijken. Hij gaf alleen aan dat de kosten van het tracé tussen Groningen en de grens met Duitsland, waarmee die Lelylijn in internationaal opzicht wordt verbonden, nog niet in beeld zijn. Kan hij dan ook toezeggen om dat alsnog te doen, ook in het kader van dat Masterplan Lelylijn? Is hij ook bereid — deze vraag ligt een beetje in het verlengde van de motie van mevrouw Vedder, die wij hebben meegetekend — om met Duitsland het bestuurlijke gesprek aan te gaan over aantakken op het Duitse spoornet?

Voorzitter. Dan nog een korte motie. Nu het geld bij de Voorjaarsnota voor de Nedersaksenlijn is geregeld, moet er ook vaart worden gemaakt. Alles ligt klaar om de volgende fase te starten: de MIRT-verkenning. Het lijkt erop dat er nu gekoerst wordt op het einde van het jaar. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij de Voorjaarsnota 1,9 miljard beschikbaar is gesteld voor de Nedersaksenlijn;

overwegende dat de Nedersaksenlijn noodzakelijke woningbouw mogelijk maakt en een snelle realisatie, voor 2040, geboden is;

verzoekt de regering alles op alles te zetten om de MIRT-verkenning uiterlijk op Prinsjesdag 2025 te starten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk en Pierik.

Zij krijgt nr. 1254 (29984).

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot, de heer El Abassi van DENK.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter. Niet alleen de partij wordt milder; ook wij worden milder. Ik kom dus met wat mildere moties, in de hoop dat we dan wat meer draagvlak hebben.

Mijn allereerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

spreekt uit dat het onaanvaardbaar is dat de prijzen van treinkaartjes in 2026 met 12% dreigen te stijgen, terwijl het openbaar vervoer betaalbaar en toegankelijk moet blijven voor iedereen in de samenleving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1255 (29984).

De heer **El Abassi** (DENK):
Dan weer zo'n softe motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat treinvervoer een duurzaam en sociaal vervoersmiddel is, maar voor veel mensen financieel gezien steeds minder toegankelijk wordt;

verzoekt de regering om, in samenwerking met de NS en andere relevante partijen, een meerjarenplan op te stellen waarmee de prijzen van treinkaartjes structureel laag en voorspelbaar gehouden kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1256 (29984).

De heer **El Abassi** (DENK):
En dan nog een hele lichte motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NS een structurele financiële bijdrage vraagt om haar dienstverlening op peil te houden;

constaterende dat het uitblijven van deze bijdrage in 2026 zal leiden tot een prijsstijging van treinkaartjes van 12%;

overwegende dat dit treinreizen voor veel mensen onbetaalbaar maakt en de overstap van auto naar trein belemmert;

verzoekt de regering om te onderzoeken op welke wijze de financiële positie van de NS duurzaam kan worden versterkt, zodat forse jaarlijkse stijgingen van treintarieven kunnen worden voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1257 (29984).

De heer **El Abassi** (DENK):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors tien minuten, tot 22.40 uur. Dan krijgen we de beantwoording van het kabinet.

De vergadering wordt van 22.30 uur tot 22.40 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering en geef het woord aan de staatssecretaris voor de appreciatie van de moties en de beantwoording van de vragen.

Staatssecretaris **Jansen:**

Dank, voorzitter. Ik heb twee vragen gekregen. De eerste was van de heer Grinwis en ging over de oude motie. Ik heb in het debat toegezegd om met Stadskanaal in gesprek te gaan. Dat doen we ook. Dus ik kan die inderdaad met terugwerkende kracht oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Kijk aan.

Staatssecretaris **Jansen:**

En dan de vraag van de heer Van Dijk. Sorry, ik zal heel even wachten, voorzitter.

De voorzitter:

Heel kort, meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, mag ik 'm dan bij dezen toevoegen aan de volgende stemmingslijst voor dinsdag?

De voorzitter:

Ik zie dat er geknikt wordt, dus dat gaan we doen. De tweede vraag.

Staatssecretaris **Jansen:**

De tweede vraag was van de heer Van Dijk van NSC en ging over de Lelylijnkosten voor het deel van Groningen tot aan de grens. Dat is bekend en ook gedeeld met de Kamer in de rapportages van het MIRT-onderzoek. Wat de exacte kosten zijn, hangt wel van het scenario af. Daarom — schrik niet — variëren de kosten van 3 tot 11 miljard. Daar zit een enorme marge in, afhankelijk van keuzes die gemaakt worden. Maar het is dus een hele brede bandbreedte.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we bij de moties. Laten we afspreken dat we, als de motie aan het oordeel van de Kamer wordt gelaten, geen toelichting geven.

Staatssecretaris Jansen:

Dat was ik ook niet van plan, voorzitter, maar dank daarvoor.

De voorzitter:

Heel goed. Kijk aan. Daar zijn we allemaal voor.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 1246 krijgt oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1247.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 1247 is ontijdig.

De voorzitter:

Ontijdig.

Staatssecretaris Jansen:

Dat heeft ermee te maken dat we nog volop in overleg zijn met NS over de tariefstijging, dus vandaar de appreciatie "ontijdig".

De voorzitter:

De Hoop, heel kort.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik vind het wel een beetje ingewikkeld, want dat zou betekenen dat alles wat je indient wat ook maar ergens een soort financieel beslag legt en wat richting de begroting gaat, per definitie ontijdig is. Dat vind ik toch wel een beetje ... Ik zou niet willen zeggen "misbruik maken van de appreciatie", maar het lijkt me best logisch dat de Kamer hier een uitspraak over doet en dat de minister zegt dat hij het oordeel Kamer vindt of het niet wil. Met het oordeel "ontijdig" heb ik een beetje moeite.

Staatssecretaris Jansen:

Het streven is natuurlijk om de prijsstijging zo veel mogelijk te beperken. Maar deze motie loopt vooruit op de gesprekken die we nog aan het voeren zijn. Daarin willen we alle opties open houden. De Kamer ontvangt natuurlijk wel voor de zomer een brief over de uitkomsten. Dat is wat ik kan zeggen richting de heer De Hoop.

De voorzitter:

We gaan naar de motie op stuk nr. 1248. O, meneer De Hoop?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan houd ik 'm aan.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer De Hoop stel ik voor zijn motie (29984, nr. 1247) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1248.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 1248 krijgt oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1248: oordeel Kamer. De motie op stuk nr. 1249.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 1249 krijgt ook oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1249: oordeel Kamer. De motie op stuk nr. 1250.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 1250 kan oordeel Kamer krijgen, als ik ook naar alternatieven voor beveiligde overwegen kan kijken, zoals een wegomlegging. Als ik dat kan meenemen, kan ik 'm oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De heer Grinwis steekt zijn duim op, dus daarmee wordt de motie aan het oordeel van de Kamer gelaten. De motie op stuk nr. 1251.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 1251 van de heer Heutink van de PVV kan ik ook oordeel Kamer geven. Ik heb overigens ook in het commissiedebat aangegeven dat ik de informatie zal betrekken bij de gesprekken met NS, maar dat willen we wel heel zorgvuldig doen. Dus als ik 'm op die manier mag interpreteren, geef ik 'm oordeel Kamer.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Heutink en mevrouw Veltman knikken, dus dan gaan we dat zo doen. De motie op stuk nr. 1252.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 1252 van de heer Heutink moet ik ontijdig geven. Voor het herfstreces kan ik wel met informatie komen, maar op dit moment is de motie ontijdig. Dat is waarom ik die appreciatie moet geven.

De heer Heutink (PVV):

Van die appreciatie begrijp ik echt helemaal niets. Dan kan de staatssecretaris de motie toch zo interpreteren dat hij voor het herfstreces met de gevraagde informatie mag komen en 'm aan het oordeel van de Kamer laten? Dan zijn we er toch ook uit?

Staatssecretaris Jansen:

Ik ben als concessieverlener natuurlijk aanspreekbaar voor de prestaties van NS rond het personenvervoer. Activiteiten van NS buiten het hoofdrailnet om vallen onder de verantwoordelijkheid — zo vervelend is het — van de minister van Financiën. Dat is waarom ik zeg: de motie is nu ontijdig.

De voorzitter:

Formeel is het zo dat u de heer Heutink dan vraagt of hij bereid is om de motie aan te houden. Als de heer Heutink zegt dat dat niet het geval is, krijgt de motie de appreciatie "ontijdig". Is de heer Heutink bereid om de motie aan te houden?

De heer Heutink (PVV):

Nee, en ik wens de staatssecretaris heel veel plezier bij de minister van Financiën.

De voorzitter:

Oké. Dan krijgt de motie de appreciatie "ontijdig". De motie op stuk nr. 1253.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 1253, ook van de heer Heutink, gaat over een realistisch tijdpad. Ook die krijgt "ontijdig" als appreciatie.

De voorzitter:

Of houdt u 'm aan, meneer Heutink? Dat is niet het geval.

Staatssecretaris Jansen:

Goed. De motie op stuk nr. 1254.

De voorzitter:

Ja. De motie op stuk nr. 1253: ontijdig. De motie op stuk nr. 1254.

Staatssecretaris Jansen:

Die krijgt oordeel Kamer, maar wel met een winstwaarschuwing, want de Eerste en Tweede Kamer moeten beide nog instemmen met de Voorjaarsnota. Dat is de enige winstwaarschuwing die ik geef. Mocht dat ergens stagneren, dan wordt het wat lastiger.

De voorzitter:

Dat ligt in onze handen. De motie op stuk nr. 1255.

Staatssecretaris Jansen:

Dat is een spreekt-uitmotie, dus die krijgt geen appreciatie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1256.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 1256 is ontijdig. We zijn al intensief met NS in gesprek. We ronden de gesprekken op korte termijn af en we zullen de Kamer voor de zomer informeren over de verwachte tariefstijging in 2026.

De voorzitter:

Is de heer El Abassi bereid om de motie aan te houden? Dat is niet geval. Dan krijgt de motie op stuk nr. 1256 de appreciatie "ontijdig". De motie op stuk nr. 1257.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 1257 betreft eigenlijk dezelfde discussie als die ik net heb gehad. Ook die motie krijgt het oordeel ontijdig. Dat heeft te maken met wie waar over gaat. De minister van Financiën gaat over dit aspect, dus daarom moet ik 'm het oordeel "ontijdig" geven.

De voorzitter:

Is de heer El Abassi bereid 'm aan te houden? Nee. Dan krijgt de motie op stuk nr. 1257 de appreciatie "ontijdig". Daarmee zijn we aan het einde gekomen van het tweeminutendebat Spoor.

De beraadslaging wordt gesloten.