

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1004

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 7 oktober 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 september 2022 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 11 februari 2022 inzake fiche: Mededeling actieplan grensoverschrijdend en langeafstandspersonenvervoer per spoor (Kamerstuk 22 112, nr. 3319);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 11 februari 2022 inzake fiche: Verordening Trans-Europese transportnetwerken (TEN-T) en mededeling verlenging van TEN-T-netwerk naar naburige derde landen (Kamerstuk 22 112, nr. 3321);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 mei 2022 inzake eindverslag Nederlands ambassadeur Wim van de Camp voor het Europees Jaar van het Spoor (Kamerstuk 21 501-33, nr. 926);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2022 inzake gevraagde informatie over internationaal personenvervoer per spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 983);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2022 inzake ontwikkelingen internationale spoorverbindingen (Kamerstuk 29 984, nr. 985).**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 september 2022 inzake internationaal spoorvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 994).**

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

De voorzitter van de commissie,
De Groot

De waarnemend griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Van der Zande

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Bouchallikh, Van Ginneken, Graus, Minhas en Van der Plas,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.01 uur.

De voorzitter:

Welkom, allemaal. Ik open het commissiedebat Internationaal spoor. Ik heet altijd eerst de mensen op de publieke tribune van harte welkom. Het zijn er dit keer ook veel uit Limburg en Brabant. Er kijken en luisteren ook Limburgers en Brabanders via het digitale kanaal. Van harte welkom. Ik zie dat meneer Goossen van de Limburgse krant de loge in heeft gepikt. Dat is de meest prominente positie. Welkom, meneer Goossen. Ik heet de Staatssecretaris en haar collega van harte welkom. Welkom ook aan alle leden der Staten-Generaal. Een speciaal welkom aan de EU-rapporteur: mevrouw Van Ginneken van D66. Ik heb begrepen dat u zo meteen begint met een inleiding.

Ik stel voor een spreektijd van vier minuten per fractie en vier interrupties. Dat mogen twee interrupties in tweeën zijn of vier losse; dat maakt allemaal niet uit.

Dan kunnen we beginnen. Ik begin dan niet met mevrouw Van der Plas – zij zit hier als eerste naast mij – maar met de EU-rapporteur: mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank u, voorzitter. Sorry voor de verwarring in het beeld, maar als rapporteur mag je altijd even voor met het rapporteursdeel.

Voorzitter. Ik heb eerst een punt van orde, als u mij dat toestaat. Voor het reces heeft de commissie de Staatssecretaris er al op gewezen dat tijdige toezending van stukken nogal belangrijk is. Afgelopen maandag, drie dagen voor dit debat, ontvingen wij de uitvoeringstoets van TEN-T. Dat waren 60 pagina's met een behoorlijk specifieke inhoud. Die uitvoeringstoets staat centraal in dit debat. Wij nemen de plannen van de Staatssecretaris zeer serieus. We zouden die hier ook graag serieus bespreken. Dat wordt met zo'n lastminutelevering wel heel moeilijk. De kwaliteit van ons proces staat zo onder druk. Mede om die reden vraag ik de Staatssecretaris met klem of zij de Kamer uiterlijk 1 november wil voorzien van een meer volledige en gedetailleerde appreciatie van de uitvoeringstoets van ProRail. Ik kan dat dan als rapporteur goed bestuderen en betrekken bij mijn eindverslag richting de commissie. Misschien kan zij nu al aangeven dat zij de uitvoeringstoets en de aanbeveling van ProRail integraal over wil nemen. Dan is dat helder. Ik kan me echter voorstellen dat daar meer detail aan toe te kennen is.

Voorzitter. Deze maand ben ik als rapporteur namens de commissie afgereisd naar Brussel. Naar aanleiding van dat bezoek heb ik namens de commissie enkele vragen aan de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat ze nog altijd geen formeel verzoek heeft gedaan aan de Europese Commissie om de Lelylijn en de lijn Zwolle-Münster op te nemen in het TEN-T-netwerk? Klopt het dat zij tot eind september de tijd heeft om dit te doen, namelijk tot het bilaterale ambtelijke overleg tussen de Europese Commissie en Nederland? Kan zij aangeven wanneer zij, in lijn met de brede wens van de Kamer, dit gaat doen? Kan zij aangeven welke Nederlandse spoorverbindingen als onderdeel van de TEN-T-herziening nieuw worden toegevoegd aan of verwijderd van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk? Welke investeringen en infrastructurele aanpassingen vraagt de TEN-T-herziening concreet? Kan

de Staatssecretaris de Kamer daar uitgebreid over informeren? Hoe gaat zij straks om met de schaarse financiële middelen om de herziening en de aanpassingen aan de infrastructuur uit te voeren? Ziet de Staatssecretaris TEN-T ook als kans om concrete afspraken te maken over de uitvoeringsmaatregelen en betere governance? Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan afspraken tussen lidstaten over een maximale wachttijd bij de grens voor goederentreinen.

Dit waren mijn vragen als rapporteur namens de commissie.

De voorzitter:

Dank je wel, waarde EU-rapporteur, lid Van Ginneken. Dank je wel daarvoor. We gaan het dadelijk horen. De Staatssecretaris gaat hier namelijk even kort op reageren. Ik wil toch even het volgende zeggen voor de mensen thuis die minder ter zake deskundig zijn. TEN-T staat voor Trans-Europees vervoersnetwerk. Sommigen kunnen dat namelijk misschien niet meteen opzoeken.

Het woord is aan mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik hecht, zoals de commissie weet, veel belang aan het verbeteren van personen- en goederenvervoer in heel Europa. Het Trans-Europees transportnetwerk, TEN-T, draagt absoluut bij aan die ambitie. Daarom vind ik het ook van groot belang dat onze wensen op spoorgebied bij de herziening van TEN-T op een goede manier worden meegenomen. Dat is ook mijn inzet binnen dat dossier.

Ik wil mevrouw Van Ginneken van harte danken voor haar betoog, maar ook voor al haar werk als rapporteur van de herziening van de TEN-T-verordening. Dat wordt zeer gewaardeerd.

Het voorstel voor herziening van de TEN-T kent een heel hoog ambitieniveau, dat aanzienlijke investeringen in de spoorinfrastructuur vergt. Het is belangrijk voor ons om te beseffen dat we daar een goede wegging in moeten maken. Waar hebben we bijvoorbeeld de Europese vereisten echt nodig om de verbetering in het internationaal vervoer te bewerkstelligen? De recent aan u gestuurde uitvoeringstoets van ProRail over het voorstel moet een beter inzicht geven in de kosten en de baten van het voorstel. In oktober zult u de appreciatie van de uitvoeringstoets ontvangen en de eventuele consequenties voor de Nederlandse inzet in de lopende onderhandelingen over het herzieningsvoorstel. De uitvoeringstoets van RWS zal door de Minister aan u worden gestuurd. Mijn excuses dat u het stuk relatief laat heeft gekregen. Gezien bepaalde verplichtingen die ik had in het buitenland heeft het iets langer geduurd dan u van mij gewend bent.

Dan wil ik nog even wat zeggen over het onderhandelingsproces in de Raad. Het huidige Tsjechisch voorzitterschap van de Europese Unie wil werk maken van het voorstel en wil graag een akkoord over het TEN-T-voorstel op de Transportraad van 5 december van dit jaar. Mevrouw Van Ginneken noemde de wachttijden van goederentreinen bij de grens. In het herzieningsvoorstel is een bepaling opgenomen over maximale wachttijden voor goederentreinen bij de grens. Ik vind dat een heel belangrijk punt. Ik kijk op dit moment nog hoe we daarin de juiste werkbare formulering in de tekst kunnen aangeven. Na het akkoord in de Raad moeten ook nog onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement volgen, om uiteindelijk tot een definitieve overeenstemming te komen. Ik verwacht dat die definitieve overeenstemming over TEN-T ergens halverwege 2023 wordt bereikt.

Dan de bilaterale onderhandelingen. De Lelylijn werd nog genoemd door mevrouw Van Ginneken. Naast het onderhandelingsproces in de Raad vinden er, zoals in eerdere debatten ook al gemeld, de komende periode bilaterale overleggen plaats tussen Nederland en de Commissie en tussen Nederland en het EU-voorzitterschap over de aanpassingen van het

Nederlandse TEN-T-netwerk. Het onderwerp van die gesprekken is ook welke verbindingen onderdeel moeten zijn van het TEN-T-netwerk. Het eerstvolgende bilaterale overleg is gepland op 22 september. In die gesprekken wordt ook de Nederlandse wens over het opnemen van de Lelylijn aangekaart. De Europese Commissie is op dit moment door Nederland mondeling en schriftelijk geïnformeerd over de wens voor de opname van de Lelylijn in het TEN-T-netwerk. Tijdens het geplande bilaterale overleg verwacht ik ook een reactie van de Commissie daarop. Indien nodig kunnen er dan vervolgens nieuwe bilaterale overleggen worden gepland. Wij hebben de tijd daarvoor tot de Transportraad van 5 december.

Dan de andere wensen bij de wijziging van het TEN-T-netwerk, zoals de lijn Zwolle-Enschede-Munster. Ik zal mijn definitieve inzet tegelijkertijd met de appreciatie van de uitvoeringstoets van ProRail kenbaar maken. Ik kan wel al melden dat ik afgelopen dinsdag heb gesproken met mijn Duitse collega, Staatssecretaris Toirer. Ik heb gehoord dat hij vrij terughoudend staat tegenover de opname van die corridor in het TEN-T-netwerk, vanwege de verplichtingen die opname in dat netwerk met zich meebrengt. Hij meldde wel heel positief te staan tegenover de verbeteringen in deze verbinding. Daarvoor kan ook geput worden uit een fonds dat beschikbaar is gesteld door de deelstaat Noordrijn-Westfalen. Vanuit het landelijke budget komen daar ook flink extra middelen voor. Dat zal meewegen in mijn afweging rond de opname in TEN-T. Ik wil dat graag in overleg met de Duitse collega doen.

Snelheid is wat mij betreft ook een belangrijke factor. Als er andere potjes zijn waar ook heel snelle mogelijkheden zijn, dan zou ik dat wel serieus overwegen. Ik merkte in het gesprek met mijn Duitse collega dat het heel duidelijk is dat interactie en steun van de buurlanden van heel groot belang is bij het opnemen van de grensoverschrijdende plannen die we hebben voor het TEN-T-netwerk. Mijn inzet ten aanzien van de lijnen die ik wil toevoegen aan of verwijderen van het TEN-T-netwerk wil ik tegelijkertijd met mijn appreciatie van de uitvoeringstoets van ProRail aan u toesturen. Dat geldt ook voor de aanpassingen in de infrastructuur en de investeringen die dat verder met zich meebrengt. Zoals eerder benoemd vraagt dat om een zorgvuldige weging. Naast de ambitie spelen de uitvoerbaarheid, de betaalbaarheid en de haalbaarheid voor Nederland een rol.

Voorzitter, tot slot. De aanpassing van het TEN-T-netwerk is onderdeel van het akkoord dat wij gaan sluiten over het TEN-T-voorstel op de Transportraad van 5 december. De Lelylijn is wat mij betreft dan opgenomen in het TEN-T-netwerk.

Er was nog een korte opmerking over de financiering van projecten via Connecting Europe Facility. Voor Europese medefinanciering aan infrastructuurprojecten op het TEN-T-netwerk is de CEF, de Connecting Europe Facility, het belangrijkste fonds. Voorwaarde voor de medefinanciering is dat projecten onderdeel zijn van het TEN-T-netwerk. CEF werkt op basis van cofinanciering. Als algemene regel geldt dat de maximale cofinanciering voor studies 50% bedraagt en voor de daadwerkelijke aanleg 30%. Gelet op die percentages blijft de opgave om een groot deel van de rest van de kosten te dekken via een nationale of regionale financiële bijdrage natuurlijk wel aanwezig.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. U heeft toegezegd dat u de stukken aan de Kamer laat toekomen. Wanneer kunnen wij dat ongeveer verwachten?

Staatssecretaris **Heijnen:**

We hebben dus eerst die gesprekken. Zodra die geweest zijn, worden alle stukken aan de Kamer toegezonden. Dat is dus in oktober.

De voorzitter:

De vertraging waar u uw excuses voor aanbood, is u vergeven, omdat u natuurlijk elders ons nationaal belang diende. Mevrouw van Ginneken, ik weet niet of u hier nog kort op wilt reageren. U had nog een deadline gesteld van 1 november als ik me niet vergis.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank aan de Staatssecretaris. Ik had een boel vragen gesteld omdat wij als commissie en ik als rapporteur ons zorgen maakten of we het nog wel gingen halen, aangezien er niet heel veel speelruimte meer is in het proces. De antwoorden van de Staatssecretaris hebben mij in ieder geval wel gerustgesteld dat ze op de goede manier en met de deadlines, zoals ik die in Brussel heb gehoord, erbovenop zit. Dat is heel waardevol. Ik ben blij met de toezegging om de appreciatie van de uitvoeringstoets en financiële consequenties en dergelijke in oktober toe te zenden, want dat sluit aan op mijn behoefte om ze uiterlijk 1 november te hebben, zeg ik ook als antwoord op de vraag van de voorzitter. Als het zo gaat lopen zoals we nu besproken hebben, dan kan ik mijn rol als rapporteur goed afronden.

De voorzitter:

Dank, mevrouw Van Ginneken. Ook namens de Kamerleden en de voorzitter dank voor de extra inzet. We weten allemaal hoeveel tijd dat kost en je hebt het als Kamerlid al druk genoeg. Dan beginnen we met de eerste termijn van de Kamer. De eerste spreker is mevrouw Van der Plas van de BoerBurgerBeweging. U hebt het gehoord: vier minuten en vier interrupties. Aan u het woord.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga uiteraard mijn uiterste best doen om het binnen de vier minuten te halen, maar er is natuurlijk wel heel veel aan de hand. Allereerst – dit mag niet van mijn tijd afgaan – is het wel leuk dat er een Staatssecretaris zit met Limburgse roots en een voorzitter met Limburgse roots. Ik hoop niet dat de mensen op de publieke tribune daar al te veel hoop uit putten, maar we hebben het weleens anders gezien. Deze mensen komen ook echt uit de regio, dus ik ga ervan uit dat ze goed weten wat de behoeftes in de regio zijn.

Nu ga ik echt beginnen. Voorzitter, burgers in Nederland en uiteraard de mensen die de reis hiernaartoe hebben gemaakt om bij dit debat te zijn. In Nederland werken meer dan 80.000 mensen als werknemer terwijl zij in België of Duitsland wonen. Andersom zijn er ook duizenden Nederlanders die over de grens van België of Duitsland werkzaam zijn. Dit worden ook wel de grenspendelaars genoemd. Daarnaast zijn er nog eens tienduizenden internationale studenten van wie een flink aandeel uit onze buurlanden komt of studenten uit Nederland die in België of Duitsland studeren. De grenzen van onze landen zijn voor deze mensen arbitrair. Ze komen geen betonnen muren tegen, kunnen vrij over de grenzen heen, maken vrienden en hebben er misschien familie wonen. De grens is wat dat betreft ook maar een lijntje op een kaart.

Toch is die grens tastbaarder dan ooit als je met het ov de grens over wil steken. Het is geen geheim dat het ov in de grensgebieden van Nederland aan het verschromen is. De treinverbindingen zijn veel minder frequent dan in de Randstad en daarmee ook kwetsbaarder. Als er in Nederland wat blaadjes op het spoor liggen, als het een beetje vriest, als het een beetje sneeuwt, of bij code geel of oranje, zijn het vaak deze gebieden waar de treinen als eerste uitvallen. Ik denk weleens dat er dan waarschijnlijk wordt gedacht: ach ja, die anderhalve man en een paardenkop in het

achterland hebben er toch geen last van. Dat denk ik niet alleen, maar dat denken heel veel mensen die in de regio's wonen, zeker als zij op het platteland wonen. Door deze lijnen te schrappen, worden verbindingen naar school en/of werk, die voor veel mensen belangrijk zijn, gewoon geschrapt. Wat is de visie van de Staatssecretaris hierop? Wat is ervoor nodig om het openbaar spoorvervoer in deze gebieden te versterken en vitaal te houden, zodat de grenspendelaars niet de dupe worden van slecht ov?

Voorzitter. Als het over de grensgebieden gaat, is Limburg bij uitstek een goed voorbeeld. Het is in ons land een van de weinige provincies die niet helemaal door Nederland wordt omringt, zoals de meeste van onze provincies. Limburg wordt door andere landen omringd: België aan de linkerkant en Duitsland aan de rechterkant. In deze prachtige provincie is er een hoop te winnen op het gebied van ov. Er is al vaker gesproken over een mogelijke intercity tussen de Randstad en Aken. Ook in de brief van de Staatssecretaris wordt daaraan gerefereerd. Ik wil graag weten of de Staatssecretaris al iets meer kan toelichten over de studie die complexer dan voorzien was. Is dit al besproken met de regionale opdrachtgevers? Wat zijn precies de intenties van de Staatssecretaris als het gaat over de verbinding met Aken?

Daarnaast hoop ik dat de Staatssecretaris het belang van een snelle verbinding tussen de Randstad, Heerlen en Aken inziet. Met ruim 249.000 inwoners, en in de hele StädteRegion Aachen 556.000, en een van Europa's grootste technische universiteiten, de RWTH, is Aken een enorm belangrijk centrum van kennis en innovatie, ook voor Nederland. Bovendien is Aachen Hauptbahnhof aangesloten op het Europese hogesnelheidsnet. Met een goede IC-verbinding vanuit de Randstad naar Aken wordt dit hsl-net ontsloten voor een grote groep Nederlanders. Ook ons centrum van kennis en innovatie, Eindhoven, heeft baat bij zo'n verbinding.

Voorzitter. Het is belangrijk dat het voor zo veel mogelijk mensen aantrekkelijk en makkelijk wordt om internationaal te reizen: uiteraard voor de klimaatambitie, maar ook om de levens van een hoop grenspendelaars makkelijker te maken, kennis en innovatie te stimuleren, provincies te ontsluiten en verdere doorgangen te bieden naar Europa. Grapjes dat de verbinding Heerlen-Aken alleen maar bedoeld is om shoppende huisvrouwen ter wille te zijn, is een typisch voorbeeld van hoe veel mensen kijken naar het belang van sterke economische regio's. Zij denken dat er hier economisch niks gebeurt, maar voor Limburg is de regio Aken-Düsseldorf-Keulen belangrijker dan de Randstad. We moeten eens leren in regio's te gaan denken en daar de voorzieningen op af te stemmen, in plaats van steeds maar te focussen op ons eigen kleine landje en het belang van de Randstad, alsof dat het middelpunt van het universum is.

Voorzitter. Ik ben bijna klaar. Het duurt meer dan twee uur om met de trein van Eindhoven naar Aken te gaan. Met de auto is het dik een uur minder. Dat maakt de keuze voor de auto nu natuurlijk aantrekkelijker, terwijl we juist meer mensen in het ov willen zien. Een ritje Eindhoven-Aken stoot ongeveer 8.690 gram CO₂ uit, terwijl een vergelijkbaar ritje met een elektrisch gedreven trein niets uitstoot. Dus al doet u het maar voor het milieu: open die lijn.

Tot slot zeg ik, als ik dan toch bezig ben: maak gelijk vaart met het in gebruik nemen van de lijn Weert-Hamont, want ook daar ligt een grote economische regio. Een rechtstreekse verbinding met Antwerpen is dan geregeld.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas namens de BoerBurgerBeweging. Dan gaan we naar uw buurvrouw, het lid Van Ginneken. Zij spreekt namens de Democraten 66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Ook dank aan mijn buurvrouw voor haar gloedvolle pleidooi voor de lijn Heerlen-Aken. Gisteren hebben de collega's Van der Molen en Minhas en ikzelf een motie ingediend op dat punt, omdat wij daar ook graag meer treinen zien rijden, om het maar even zo simpel uit te drukken.

Voorzitter. De internationale trein is een mooie manier om snel en duurzaam te reizen binnen West-Europa, maar er zijn nog mogelijkheden voor verbetering, zo weten we. Dat blijkt ook duidelijk uit het boek dat ik heb gekregen van twee betrokken spoorvrienden, Susanne en Tjeerd. Ik had beloofd het even te laten zien. Zij hebben kriskras door Europa gereisd met de trein. Ze hebben mooie stations gefotografeerd, ook Marseille, voor wie het wil weten. Het leest als een warm pleidooi met kansen en uitdagingen voor de internationale trein.

Een uitdaging dicht bij huis is de Eurostar naar Londen. Amsterdam Centraal wordt binnenkort verbouwd en de huidige Eurostartunnel moet dan verdwijnen van de plek waar die nu is. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: wat is de stand van zaken en in hoeverre worden de mogelijkheden om nieuwe internationale treinverbindingen te ontplooiën rond Amsterdam nu belemmerd?

Ik was blij in de stukken van de Staatssecretaris te lezen dat de IC naar Berlijn op relatief korte termijn kan worden versneld met een halfuur. Compliment daarvoor. Dat is zeer welkom. Maar er zijn nog veel onbenutte kansen om het aantal verbindingen uit te breiden en te verbeteren. Ik noem er hier twee die een overstap kunnen vermijden en de reistijd fors kunnen verminderen. Kan de Staatssecretaris toezeggen te onderzoeken of de Thalys die nu naar Marne-la-Vallée rijdt, doorgetrokken kan worden naar Bordeaux? Kan zij ook toezeggen te onderzoeken of een ICE naar Frankfurt door kan rijden naar München?

Voorzitter. Dan informatievoorziening en tickets. De applicatie en de website van NS International kunnen gebruiksvriendelijker en sneller. In mijn beleving is de website van Deutsche Bahn daar veel beter in. Deutsche Bahn biedt tickets soms goedkoper aan dan NS. Wat doen de Duitsers anders dan wij, dat het daar wel sneller en gebruiksvriendelijker kan? Kan de Staatssecretaris toezeggen in gesprek te gaan met NS om hier stappen in te zetten? Kan de Staatssecretaris toezeggen de Kamer hierover voor het volgende spoordebat te informeren? Klopt het dat in het Nederlandse deel van een reis kortingen vanwege dalurenkaarten of werkgeverskaarten soms niet worden meegenomen in internationale ticketprijzen? Wat kan de Staatssecretaris daaraan doen?

We weten dat gebrekkige informatievoorziening en slechte ticketing grote ergernissen van bestaande reizigers zijn en ook obstakels vormen voor nieuwe internationale treinreizigers. Kan de Staatssecretaris toezeggen een concreet Nederlands actieplan te maken met deelstappen, producten en doelen op basis van de Europese plannen van het IRP, the Platform on International Rail Passenger Transport, die komende periode worden opgeleverd? Ik stel deze vraag specifiek in het kader van ticketing. Wat vraagt dat van ProRail en NS op het gebied van delen van data? Doen zij dat op dit moment? Kan de Staatssecretaris voor het debat over de hoofdrailnetconcessie de Kamer informeren over het aandeel van NS hierin, al dan niet via de al eerder beloofde impactanalyse die NS zou maken op de SER-roadmap? Mijn excuses voor alle afkortingen.

Voorzitter. In Europa moet NS kunnen concurreren met het vliegtuig. Daarom wil ik dat de Staatssecretaris samen met de Minister meer werk maakt van de AirRailagenda. De voortgang daarvan blijft namelijk achter bij de ambities. Ik hoor het kabinet en de luchtvaartsector daarbij steeds

verwijzen naar het nog lopende herstel van covid. Juist daarom was ik ook verbaasd dat Schiphol recent bekendmaakte geld te hebben voor een nieuwe pier. Ik vraag me af: kan een deel van dat budget niet geïnvesteerd worden om meer tempo te maken op de AirRailagenda? Mijn concrete vraag aan de Staatssecretaris is of zij kan toezeggen dit met Schiphol en de betrokken spoorpartijen te gaan bespreken. Kan ze de Kamer informeren over de verschillen die er nog zijn in passagiersrechten op compensatie bij vertragingen tussen het vliegtuig en de internationale trein? Kan zij hier een al dan niet Europese inzet op formuleren? Ik kijk uit naar de beantwoording. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Zij sprak namens D66. Het woord is aan de heer Minhas. Hij spreekt namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Een deel van mijn bijdrage zal zijn mede namens de heer Van der Molen. Hij is helaas ziek. Ik hoop dat u daar een beetje rekening mee houdt in verband met de spreektijd.

De voorzitter:

De heer Van der Molen is van het CDA.

De heer Minhas (VVD):

Zeker, zeker.

Voorzitter. Na Brussel, Londen, Parijs en Berlijn ziet de VVD de internationale trein echt als een kansparel. Helaas vinden reizigers nog veel te vaak drempels om te kiezen voor deze manier van reizen. Dat maakt de internationale trein nog geen volwaardig alternatief voor reizen tot 750 kilometer binnen Europa. De VVD is benieuwd naar de visie van de Staatssecretaris op open toegang op het internationale spoornetwerk. Meer marktwerking op het spoor is geen doel op zich, maar zou kunnen leiden tot een beter reisproduct voor de reiziger. Dat zien we elders in Europa. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris de internationale trein in Nederland ook wil uitgeven in open toegang.

Voorzitter. De VVD vindt dat er geïnvesteerd moet worden in het verbeteren van reistijden, de frequentie en het reiscomfort in de internationale trein. We zijn echter ook kritisch. We zijn kritisch op de acties die blijkens de laatste Kamerbrief zijn genomen door de Staatssecretaris. Ik noem een voorbeeld uit die brief. Dat is de AirRailafpraak tussen KLM en NS. U informeert ons dat die afspraak er is. Daar zijn we eerder ook over geïnformeerd. Eigenlijk ben ik daar niet zo benieuwd naar. Ik wil weten wat de hiccups zijn. Die staan niet in de brief. Die weet ik echter wel. Dagelijks gaan er nog steeds vijf vluchten naar Brussel. Er is één vlucht af gehaald. Het zijn er nu vier geworden. De reizigers die daarnaartoe vliegen, merken dat Thalys weigert om koffers in afgesloten bagagerekken te doen. Sterker nog, Thalys overweegt om meer stoelen aan te leggen in de trein. Dat betekent dat de reis van Amsterdam naar Brussel helemaal niet verder aantrekkelijk wordt. De vijfde vlucht die net is geschrapt, zou weer terug moeten komen. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris bereid is om de hiccups daarvan weg te nemen en daarover het gesprek aan te gaan met Thalys.

Voorzitter. Ik ben ook wel een beetje teleurgesteld in de reactie van de Staatssecretaris op de adviezen van ambassadeur Wim van de Camp over het internationaal spoor en wat we daarmee kunnen doen. In dat licht ben ik benieuwd hoe de Staatssecretaris gehoor wil geven aan de oproep van de Europese Commissie om goederenvervoer over het spoor aantrekkelijker te maken. We zien capaciteitsproblemen. We zien kwetsbaarheden

op het netwerk. De modalschifttransitie staat bijna stil. Ik ben benieuwd hoe ze dat wil verbeteren.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik interrompeer even op de woorden die collega Minhas uitsprak over de AirRailagenda en het omzetten van vluchten van Amsterdam naar Parijs via de trein. Ik wil daar nog een voorbeeldje van geven. Er worden jaarlijks 40.000 vluchten uitgevoerd vanuit Schiphol naar Londen. 55 keer heen en 55 keer terug per dag. Dat kan natuurlijk ook prima via de trein.

Mijn vraag aan de heer Minhas is vooral: hoe kijkt hij aan tegen het enthousiasme van zijn collega Koerhuis over de nieuwe pier op Schiphol? Is hij bereid met mij op te trekken in het realiseren van ambities in de AirRailagenda, zoals ik ze net ook verwoordde?

De voorzitter:

Hoe kijkt u daartegen aan, meneer Minhas?

De heer **Minhas** (VVD):

Gelukkig is dit geen luchtvaartdebat, maar ik heb het luchtvaartdebat wel gevolgd. Daarin heeft de Minister duidelijk aangegeven dat de pier al veel langer op de planning staat. Als je kijkt naar het huidige aantal reizigers binnen de bestaande pieromgeving, dan zie je dat de huidige pier niet voldoet aan de capaciteitseisen. De pier komt er dus niet omdat Schiphol wil uitbreiden, maar die is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat reizigers ook in de toekomst op een veilige manier vanaf Schiphol kunnen vertrekken.

Ik ben hartstikke enthousiast over de AirRailagenda. Ik wil echter dat de Staatssecretaris gaat kijken naar waar de knelpunten liggen. De trein naar Londen – die noemde mevrouw Van Ginneken – kan wat mij betreft ook veel meer gaan rijden, maar dan moeten we er wel voor zorgen dat passagiers uit het verre oosten of Amerika hun bagage op een goede manier kunnen stallen. Als de internationale treinoperators daar niet aan meewerken, dan kunnen we hier veel willen, maar dan komt er niets van terecht.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb de heer Minhas even in zijn ogen gekeken en zie veel enthousiasme voor het naadloos kunnen overhevelen van je koffer naar de internationale trein. Dat is ook een doorn in mijn oog. Hij heeft mijn vraag niet expliciet beantwoord, maar ik concludeer toch dat wij goed samen kunnen optrekken in het realiseren van AirRailambities. Daar ben ik blij mee.

De voorzitter:

Daar ziet het inderdaad naar uit.

Meneer Minhas, u kunt uw betoog vervolgen. U heeft nog ongeveer 1 minuut en 45 seconden.

De heer **Minhas** (VVD):

Dan ga ik het toch even hebben over een aantal korte grensoverschrijdende verbindingen. Mevrouw Van der Plas heeft een mooie aftrap gedaan. We zien het ook aan de publieke tribune: Limburg is goed vertegenwoordigd. Dat is niet voor niets. Een van de kansen is de trein tussen Eindhoven en Aken. Die willen we in een rechtstreekse verbinding laten rijden. Vanuit Den Haag vertrekken er amper mensen naar Aken, maar vanuit Eindhoven wel. Daar hebben we heel veel vragen over gesteld. Daar heeft de Staatssecretaris al verschillende toezeggingen over gedaan. Ik heb ze allemaal meegenomen. Als ik straks een antwoord krijg

waar ik het niet eens mee ben, dan pak ik de toezeggingen erbij. Hoe krijgen we tempo op dat dossier? Wanneer kunnen we hier nou eens een besluit over nemen? Wanneer komt de Staatssecretaris met een voorstel? Het maakt me niet uit wie dat ding gaat rijden, als de reizigers maar bediend worden.

Voorzitter. Dat gezegd hebbende. De Staatssecretaris heeft al iets verteld over Zwolle-Twente-Münster. Ik begreep dat de Duitse Staatssecretaris niet bepaald enthousiast reageerde. We hebben gelukkig in Duitsland deelstaten. Die hebben heel veel te zeggen. Die hebben ook budgetten te verdelen. Ik ben benieuwd of het gesprek met de deelstaten al staat ingepland. Dan gaat het over Noordrijn-Westfalen.

Voorzitter. Een derde regionale verbinding is de Wunderline. Dat is een grenzeloze verbinding tussen Noord-Nederland en Noordwest-Duitsland. Daarvoor moet de spoorlijn tussen Groningen en Bremen worden verbeterd. Die zou dan mogelijk kunnen aansluiten op het TEN-T-netwerk. Ik ben benieuwd of daar Europese financieringsmiddelen voor zijn. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan?

Tot slot, voorzitter, de verbinding Antwerpen-Hamont-Weert. We hebben als Kamer een mooie petitie in ontvangst genomen, omdat er heel veel ambities zijn. Er is al heel veel ondernomen door de regio zelf. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: wat heeft zij gedaan sinds de petitie hier is aangeboden? Ik weet überhaupt niet of zij die heeft gehad. Er zijn door de regio alternatieven aangedragen om in dat traject te investeren. Mijn vraag is: waarom gaan we opnieuw in onderzoeken verzanden terwijl we allemaal weten dat er heel veel potentie zit in deze verbinding?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas. Hij sprak namens de VVD. Dan gaan we nu naar de immer goedlachse geachte afgevaardigde Bouchallikh. Zij spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik spreek ook namens de Partij van de Arbeid. Internationale treinen zijn erg belangrijk voor goede bereikbaarheid en om de klimaatdoelen te behalen. Vakantiegangers kiezen steeds meer voor internationale treinen, omdat steeds meer mensen zich bewust worden van de schadelijke gevolgen van vliegen. De vraag is er. Dat is goed nieuws. Deze zomer werden er, mede door de kortingsactie van Interrail, aanzienlijk meer internationale treintickets verkocht dan in dezelfde periode voor de pandemie. Dit laat zien dat de internationale trein steeds populairder kan worden. Is er zicht op hoeveel extra internationale treinreizigers deze actie heeft opgeleverd? Welke lessen trekt het kabinet uit deze actie van afgelopen zomer? Wat kunnen we hiervan leren? GroenLinks vindt namelijk dat het kabinet een belangrijke verantwoordelijkheid heeft om een passend aanbod te creëren om te voldoen aan de oplopende vraag. De ervaring van reizigers moet positief zijn om deze tendens te blijven stimuleren, om zo te concurreren met het vliegtuig, zowel qua tijd, prijs als gemak. Ik ben dan ook blij dat de Staatssecretaris met het Werkprogramma Internationaal Spoor haar plannen op het gebied van internationaal spoor laat zien. Zo zijn wij blij dat de IC Berlijn toch versneld gaat worden en dat de reizigers in 2024 in minder dan zes uur van Amsterdam naar Berlijn kunnen komen. Het valt me wel op dat in het werkprogramma vooral een overzicht wordt geboden. Het gaat over zaken waartegen aan wordt gelopen. Wat is de concrete ambitie van de Staatssecretaris? De laatste Integrale Mobiliteitsanalyse heeft laten zien dat er een aanzienlijke groei van het grensoverschrijdend personenvervoer zal zijn en dat hier veel potentie in zit. Hoe gaat de Staatssecretaris deze groei faciliteren?

Voorzitter. Zoals eerder is aangekondigd, blijven grensovergangen bij internationale treinreizen een groot probleem. In hoeverre werkt de Staatssecretaris in Europa aan het versoepelen van de grensovergangen per trein? Wordt er in Europa ook gewerkt aan de realisatie van een Europese dienstregeling? Wordt er gewerkt aan grensoverschrijdende verkeersleiding? Dit is namelijk hard nodig om prettig reizen voor iedereen mogelijk te maken.

Voorzitter. Dan het reisbeleid van werkgevers. Het is belangrijk dat werkreizen zo veel mogelijk per trein worden afgelegd. In februari is mijn breed gesteunde motie aangenomen die verzocht om in gesprek te gaan met werknemers en daarmee afspraken te maken dat de trein de norm wordt voor afstanden tot 700 kilometer. Wij zijn erg benieuwd of dit gesprek inmiddels heeft plaatsgevonden en wat hiervan de uitkomst is.

Voorzitter. Het is goed dat de Staatssecretaris met de Duitse collega heeft gesproken. Ik heb goed geluisterd. Volgens mij is het niet gegaan over de grens tussen Utrecht, Arnhem en Duitsland. Daar gaat mijn vraag over. Die corridor is ontzettend belangrijk om internationale verbindingen te versnellen en om binnenlandse knelpunten op te lossen. In februari is de motie van GroenLinks en D66 aangenomen om nog voor het zomerreces te komen met een routekaart en daarin te komen tot een toekomstbestendige spoorcorridor. Wij hebben dit tot op heden niet gezien. We hebben heel hard gezocht. Ik hoop dat we ons hebben vergist. Anders wil ik graag weten waarom we dit nog niet hebben ontvangen. In het werkprogramma wordt daar namelijk wel naar verwezen. Er worden echter nog geen concrete stappen uiteengezet. We vragen ons af hoe we dit gaan realiseren. Gaat de Staatssecretaris dit onderwerp in het najaar bespreken met haar Duitse collega?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank je wel, mevrouw Bouchallikh. Zij sprak niet alleen namens GroenLinks, maar ook namens de PvdA. De heer Minhas sprak ook namens het CDA.

Ik stel een schorsing voor. De Staatssecretaris wil zich namelijk even goed voorbereiden op de beantwoording. Ik schors tot 14.55 uur. In de tussentijd kunnen mensen gebruikmaken van een gevulde koek of kunnen ze een sanitaire pitstop maken. We zien elkaar dan over twintig minuten weer terug. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 14.33 uur tot 14.56 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen het commissiedebat Internationaal spoor. Ik ben eigenlijk iets vergeten in het begin. Ik zei dat er heel veel Limburgers en Brabanders zijn en nu blijkt dat er heel veel Belgen zijn. Ik heet jullie allemaal van harte welkom en sorry dat ik jullie ben vergeten te noemen. De heer Peter Couwenberg heeft via onze Kamerbode een petitie aangeboden aan de leden. Die petitie is aangeboden door de Vereniging Treinreizigers Vervoer, de gemeente Weert en de provincie Limburg. We zijn zo sportief geweest om die nogmaals even rond te delen. De leden en ook de Staatssecretaris hebben «m nu ontvangen. De Staatssecretaris zal er dadelijk mogelijk even op reageren. Ik heb begrepen dat de vereniging bestaat uit Nederlanders en Belgen. Er wordt dus naar geluisterd. Dank u wel.

Dan geef ik graag het woord aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Ik stel aan de leden – kijk maar hoe jullie dat doen – vier interrupties voor. Dat zou goed moeten zijn. Mochten we er niet mee uitkomen, dan zien we dat tegen die tijd wel. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Veel dank ook aan de aanwezigen. Ik vind het heel mooi om te horen dat er Nederlanders en Belgen samen aanwezig zijn. Dat is voor mensen die uit een grensregio komen eigenlijk heel vanzelfsprekend, maar hier in het Haagse best wel bijzonder. Ik denk dat er door dit zo te laten zien wordt onderstreept hoe natuurlijk en vanzelfsprekend het voor ons is om in één gebied te wonen, te werken en te leven met elkaar. Ik zal dadelijk ook nog ingaan op de verbinding Weert-Hamont. Ik kan ook zeggen: Antwerpen-Hamont-Weert. Ik zou zo graag willen beginnen met een blokje algemeen. Daarna heb ik een blokje Europees beleid en de relatie met de buurlanden. Daarna is er een blokje grensoverschrijdende verbindingen en dan heb ik nog een blokje overig. Is dat goed?

De voorzitter:

Helemaal akkoord, dank u wel.

Staatssecretaris Heijnen:

Oké, prima. Dan zou ik graag willen beginnen met een opmerking over reizen tot 700 kilometer. Dat is al een heel goed alternatief voor het vliegtuig. Het is comfortabel, snel en duurzaam. Ik heb dat een tijdje geleden zelf nog ervaren toen ik met de Thalys naar de OESO ging in Parijs. Je hebt geen lange check-ins. Je hoeft niet te wachten op je bagage. Ik had in ieder geval genoeg ruimte om mijn benen te strekken en ook genoeg bagageruimte. Mijn ambitie is dat reizen met de trein door Europa nóg gemakkelijker, sneller en comfortabeler wordt. In Europa en in onze buurlanden leeft die ambitie ook. We werken heel intensief met die partijen samen om zo meer voor elkaar te krijgen. In Nederland blijven we stappen zetten om de verschillende specifieke verbindingen te verbeteren en te versterken. We kijken daarbij naar verbindingen tussen grote Europese steden én naar het verbinden van de grensregio's, om zo de economie en de arbeidsmarkt te versterken. Ik denk dat dit heel belangrijk is. Ik vind het heel belangrijk om in mijn periode ook aandacht te hebben voor korte grensoverschrijdende verbindingen. Daar zijn vaak relatief gezien hele kleine ingrepen nodig om bepaalde obstakels te verwijderen. Die kleine verbeteringen tussen de grensregio's kun je vervolgens gebruiken om langere stukken per trein af te gaan leggen tussen belangrijke knooppunten. Dat versterkt natuurlijk ook de economie en de arbeidsmarkt in de grensregio's. In het onlangs aan de Kamer gestuurde werkprogramma, conform de toezegging die ik had gedaan, kunt u een overzicht vinden van een aantal belangrijke mijlpalen. We zetten goede stappen met elkaar om concrete verbindingen te realiseren en te verbeteren, zoals de IC-trein van Eindhoven naar Düsseldorf, waarmee we een snellere connectie hebben met het volledige ICE-netwerk in Duitsland. De komende periode wil ik graag, als uitwerking van het coalitieakkoord, bepalen wat de volgende stappen zijn op het gebied van internationaal spoor, en dat vertalen naar een toekomstvisie. Uiteraard werk ik heel graag samen met onze binnenlandse partners, maar zeker ook met onze buitenlandse partners. Ik heb zelf op lokaal niveau ervaren hoe belangrijk het is om op een goede manier zaken te doen met je buurlanden. Dan zou ik graag willen overgaan tot het beantwoorden van de vragen van de Kamerleden. Mevrouw Bouchallikh vraagt naar het werkprogramma. Ik zie het werkprogramma als de eerste stap richting de uitwerking van de ambities uit het coalitieakkoord. U weet inmiddels van mij dat ik daar flink werk van wil maken en met buurlanden, vervoerders en de regio's wil kijken waar de kansen liggen. We doen al heel erg veel. Maar met een extra slag kunnen we de potentie van grensoverschrijdende verbindingen nog beter benutten. In de IMA is een aanzienlijke potentiële groei van het aantal reizigers te zien. In die analyse zijn ook veel extra

internationale treinen opgenomen, zoals de nieuwe nachttreinen en extra Eurostarverbindingen tussen Amsterdam en Londen. Die worden in open toegang door de markt voorzien van een aantal extra treinen. In de strategie waar ik aan ga werken, wil ik ingaan op wat ik ga doen om een dergelijk aanbod van treinvervoer mogelijk te maken.

Mevrouw Bouchallikh vroeg ook nog in hoeverre ik samenwerk met Europa aan het versoepelen van de grensovergangen per trein. Het versoepelen van de grensovergangen is een heel belangrijk onderwerp als je internationaal spoorvervoer op een goede manier wil regelen. Daar zet ik mij echt voor in. Een goed voorbeeld daarvan is de inzet bij Hengelo en Bad Bentheim, en bij Venlo en Kaldenkirchen, om daar zonder stop of wisselingen in materieel door te kunnen rijden. Verschillen in technische standaarden leiden ertoe dat internationaal treinmaterieel veel complexer is, en daarmee vaak ook duurder. Je moet namelijk meerdere systemen inbouwen in één trein. Op de lange termijn is ERTMS-implementatie van heel groot belang op de internationale corridors. Dat is ook in lijn met de Nederlandse uitrolplanning.

Dan was er een vraag van de VVD over de aanbevelingen van Wim van de Camp. Herziening van het capaciteitsmanagement op Europees niveau wordt momenteel besproken in het kader van de komende voorstellen van de Europese Commissie met betrekking tot de herziening van de spoorgoederencorridors. IenW heeft daar ambtelijk aan bijgedragen door middel van de brief die u op 12 september hebt ontvangen. In die reactie van IenW wordt de verdere harmonisatie van regels voor capaciteitsmanagement op Europees niveau behandeld, door bijvoorbeeld te kijken naar de internationale langetermijnplanningen van capaciteitsmanagement en gevallen van verstoringen. De komende maanden zullen we in een dialoog met de Commissie verdere vervolgen en initiatieven steunen die nu al invulling geven aan de gewenste veranderingen, zoals de innovatieprogramma's of de Rhine-Alpinecorridor.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik de AirRailagenda concreter en ambitieuzer kan maken. In het kader van de actieagenda werken de NS, ProRail, KLM en Schiphol vrijwillig samen, om te zien of ze met elkaar een goed alternatief kunnen neerzetten voor korte vluchten. Met die partijen werken we de actieagenda verder uit. We komen tot resultaten als de pilot, die KLM nu uitvoert in samenwerking met Thalys, is volbracht. In het kader van de strategie die ik de komende periode wil ontwikkelen voor de ambities van de coalitie ten aanzien van internationaal spoor, zal ik ook het gesprek aangaan met de AirRailpartijen, om te zien wat mogelijk is. Ik benadruk wel dat het een vrijwillige samenwerking is, dus we hebben daar ook de hulp bij nodig van de betrokken partijen.

De heer **Minhas** (VVD):
Voorzitter...

De **voorzitter**:

De staatssecretaris heeft een paar blokjes genoemd. Ik dacht dat u dat al gewend was, maar op het einde van een blokje krijgen de leden der Staten-Generaal de kans om vragen te stellen. Aan u het woord, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Mevrouw Van Ginneken had een vraag of een deel van het budget voor een nieuwe pier van Schiphol ingezet kan worden voor die AirRailagenda. Die investeringen voor een nieuwe pier van Schiphol betreffen een private investering in de luchtvaartsector. Als overheid gaan wij daar niet over, en zeker ook niet over de optie om in een andere tak van sport te investeren. Dan had meneer Minhas nog een vraag over wat ik ga doen om de belemmeringen bij AirRail weg te nemen, bijvoorbeeld rondom de bagage. Met de Actieagenda Trein en Luchtvaart werken we samen met

de partijen die ik net ook al noemde. De wensen van directe reizigers en van transferreizigers die naar Amsterdam reizen voor een overstap op de luchthaven zijn verschillend. Samen met de partijen kijken we ook naar oplossingen voor de belemmeringen rondom de bagage. Waar nodig kijken we of het Rijk kan helpen, maar het is primair aan de sectorpartijen om daar onderling uit te komen. Een ideale oplossing is nog niet gevonden, moet ik er eerlijk bij zeggen, maar uiteraard zoeken we verder om te kijken hoe we reizigers kunnen verleiden om toch de trein in te stappen. Ik denk dat het goed is dat deze punten worden benoemd, zodat duidelijk is dat er vanuit de Kamer zorgen zijn over hoe dat wordt afgehandeld. Ik noteer dat natuurlijk ook voor de gesprekken die ik verder nog zal hebben.

Dan had mevrouw Bouchallikh nog een vraag over de motie om met werkgevers aan tafel te gaan zodat de trein bij reizen onder de 700 kilometer de norm wordt. Heeft dat gesprek plaatsgevonden? Ja, dat heeft zeker plaatsgevonden. In het kader van de coalitie Anders Reizen wordt gewerkt aan het verduurzamen van reisgedrag van bedrijven. Een van de standpunten van het kabinet is om waar mogelijk de trein te pakken bij internationale reizen tot 700 kilometer. Bij die coalitie sluiten zich steeds meer werkgevers aan. Deze Anders Reizen-coalitie kent ook een werkgroep voor internationaal treinvervoer. Het ministerie is heel actief bij die werkgroep betrokken. Ik hoop later dit jaar meer duiding te kunnen geven over de cijfers, de kenmerken en de data. Die kunnen dan weer helpen bij het realiseren van een meer gerichte inzet.

Mevrouw Bouchallikh had nog een vraag over de kortingsactie van Interrail deze zomer. Heeft dat nou zoden aan de dijk gezet, zeg ik dan even in mijn eigen bewoordingen. Dat is bij mij nog niet helemaal bekend. Interrail heeft wel een gezamenlijke Interrailwebshop gestart met de 33 Europese nationale spoorwegmaatschappijen en een aantal andere vervoerders. Ik ben niet op de hoogte van de exacte verkoopcijfers van Interrail, maar een deel van de groei die we terugzien, zal ongetwijfeld te maken hebben met het feit dat het gemakkelijker was om toegang te hebben tot een gemakkelijk ticketingsysteem. Het is goed te zien dat Interrail sowieso in toenemende mate een grotere groep reizigers aantrekt.

Dat was het einde van dit blokje.

De voorzitter:

Dat was het blokje algemeen. Meneer Minhas had de eerste interruptie en daarna mevrouw Van Ginneken.

De heer Minhas (VVD):

Ik zit goed te luisteren naar de Staatssecretaris en volgens mij heeft ze al een terugkoppeling gegeven op het advies van Wim van de Camp naar aanleiding van de brief. Ik vond dat de Staatssecretaris redelijk summier had gereageerd op al die verbetervoorstellen. Vervolgens reageert u nu en gaat het ook weer alleen maar over spoorgoederenvervoer. Ik vind dat echt een gemiste kans. U weet dat de coalitie, maar ook de VVD-fractie met name, een stevige ambitie heeft om grensoverschrijdend vervoer, internationaal spoorvervoer, aantrekkelijk te maken. Ik zie stevige aanbevelingen. Ik heb het idee dat u dat binnen bestaand beleid denkt te kunnen oplossen. Daar geloof ik niet in. Ik zou eigenlijk willen dat de Staatssecretaris volwaardig reageert op de aanbevelingen die de heer Van de Camp heeft uitgebracht.

Ik maak nog even gebruik van deze interruptie. De Staatssecretaris reageerde ook op het punt van de AirRailagenda. Ik hoop dat de Staatssecretaris nu ziet dat er knelpunten zijn. Als er een politieke ambitie ligt om de korteafstandsvluchten zó onaantrekkelijk te maken omdat de trein een goed alternatief is, dan vind ik het iets te makkelijk dat u zegt: het is een private agenda. U bent de Staatssecretaris, zou ik zeggen. Ga met ze in

gesprek en zeg: de internationale reizigers die uit New York komen en naar Brussel moeten, willen wel hun koffertje opgesloten hebben. Dat vind ik echt een taak van de Staatssecretaris, tenzij de Staatssecretaris dat anders ziet.

De voorzitter:

Ik ben voorzitter en geen Staatssecretaris. U zei «u bent de Staatssecretaris», maar die zit hier naast mij.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Ik zie dat als een aansporing om netjes via u te praten richting de heer Minhas. Ik hoor een grote mate van passie bij de heer Minhas als het aankomt op het oplossen van bepaalde problemen. Laten we die passie voor het zoeken naar oplossingen met elkaar delen. Als ik een bijdrage kan leveren richting private partijen om ze aan te sporen om hun bagageruimte op een andere manier in te richten, dan zal ik dat natuurlijk zeker niet nalaten. Ik heb tegen de heer Minhas menen te zeggen dat het een privaat initiatief is. Dat betekent dat er een verantwoordelijkheid zit bij de private partijen om samen tot goede oplossingen en eventuele alternatieven te komen. Daarin kan ik dus niet dwingend opleggen dat dat moet gebeuren. Ik kan wel dwingend communiceren dat dit iets is wat wij erg zouden waarderen. Dat laatste zal ik zeer zeker doen, ook in het belang van het succes van het slagen van de pilot rondom AirRail. Ik hoop dat de heer Minhas dan op dat punt alvast gerustgesteld is.

Als het dan gaat om het volwaardig reageren op het rapport van de heer Van de Camp: natuurlijk is het van belang dat niet alleen goederenvervoer, maar ook personenvervoer via het spoor en via openbaar vervoer op een goede manier geregeld wordt. Ik waardeer de inzet van de heer Van de Camp ook zeer op deze punten. Natuurlijk hebben wij gewoon onze landelijke lijnen waarlangs wij werken, maar we hebben natuurlijk ook een heleboel Europese ... Je hebt elkaar nodig – Nederland, Duitsland, maar ook andere landen zoals België – als je een goede Europese en internationale spooragenda wil maken. Dat betekent dus ook dat je altijd moet kijken waar de oplossing ligt. De oplossing ligt voor een heel erg groot deel bij Europa zelf. Daar dringen wij natuurlijk heel erg aan op verbeteringen die ten goede komen van zowel reizigers- als goederenvervoer via spoor. Ik kan de heer Minhas geruststellen dat we daar volop mee bezig zijn. Ik zal verder concretiseren wat onze inbreng op die punten is. Ik kan nog wel even schriftelijk aan u doen toekomen hoe we dat de komende tijd gaan inregelen. We hebben volop gesprekken daarover, ook in Europees verband. Ik denk dat dat het juiste platform is om ambities verder onder de aandacht te brengen.

De heer Minhas (VVD):

Ik ga mijn tweede interruptie er niet aan verspillen. Ik ben hartstikke tevreden met de reactie van de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Dan eerst mevrouw Van Ginneken. Mevrouw Van der Plas heeft even een korte opmerking. Die mag u maken. Eigenlijk was mevrouw Van Ginneken aan de beurt. Zal ik u daarna gewoon netjes het woord geven?

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik wil het toch even uitleggen. Het is niet dat ik voor wil dringen, maar ik had een opmerking over een specifieke opmerking. Ik snap hoe het werkt, hoor. Ik zit al anderhalf jaar in de Kamer. Er wordt een beetje kriegel over gedaan. Het was gewoon een vraag. Ik laat het aan de voorzitter over. Hiernaast wordt nu een beetje gedaan alsof ik het niet snap en alsof ik voor wil dringen. Het was gewoon een vraag of ik op die opmerking

mocht reageren. Als de voorzitter zegt «mevrouw Van Ginneken is aan de beurt», dan is mevrouw Van Ginneken aan de beurt. Ik weet hoe het werkt.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik wil even reageren op de antwoorden van de Staatssecretaris op de AirRailagenda. Ik ben net zo gepassioneerd als mijn buurman over het mensen uit de lucht ...

De heer Minhas (VVD):

Dat zie ik nog niet. Maar goed, dat is misschien aan mij.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dat mag u zo meteen beoordelen.

De voorzitter:

Meneer Minhas, we gaan niet zomaar erdoorheen praten. Het is geen tupperwareavond hier, dus we moeten wel een beetje de orde bewaren.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik vind het ontzettend belangrijk dat mensen minder vliegen en meer de internationale trein nemen als hun reisbestemming binnen zo'n 700 kilometer is. Het is ontzettend belangrijk voor klimaat en leefbaarheid. We hoeven de argumentatie natuurlijk niet te herhalen. Die kennen we allemaal. Maar als ik de Staatssecretaris hoor zeggen «we doen nu een pilot en die gaan we evalueren; dan gaan we de strategie bijstellen» en «de pier is een privaat initiatief, dus daar wil ik me niet al te veel in mengen», dan vind ik dat, als ik zo vrij mag zijn, toch echt een beetje te slap. We hebben de ambitie om van Schiphol een multimodaal overstappunt te maken, dus dat je makkelijk van het vliegtuig naar de trein kunt. Als ik mij niet vergis, is onze regering 70% aandeelhouder van Schiphol. Als ik mij niet vergis, is de investeringsbeslissing voor die extra pier op Schiphol ook voorgelegd aan de Minister van hetzelfde departement, collega Harbers. Er zijn dus allerlei gelegenheden waarop het departement en de Staatssecretaris invloed uit kunnen oefenen op de keuze van zo'n investering en de keuze van besteding van middelen. Dus nogmaals de vraag: kan de Staatssecretaris niet meer ambitie laten zien op de AirRailagenda en misschien bijvoorbeeld meerdere pilots tegelijk gaan doen, al dan niet deels gefinancierd uit piergeld? Dat is invulling. Dat laat ik dan maar even over. Maar ik wil hier echt meer ambitie zien. Ik denk dat we onze klimaatdoelen, die we ook in ons coalitieakkoord hebben afgesproken, niet gaan halen als we niet nog deze kabinetperiode meer halen uit de AirRailagenda.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb moeite met de formulering van mevrouw Van Ginneken dat het te slap is dat ik niet een private partij aanspreek over de manier waarop ze hun geld investeren. Daar gaan ze natuurlijk echt zelf over. Zo simpel is het ook. Ik vind het wel van belang dat we met de partijen die betrokken zijn bij bijvoorbeeld de pilot kijken of de infrastructuur op een dusdanige manier gerealiseerd wordt. Dan heb je het voor een deel over de treinen zelf, maar ook over de dienstregelingen. Dus hoeveel ruimte laat je op het spoor voor dit soort alternatieven voor vliegverkeer? Daar ga ik over en daar kan ik dus ook invloed op uitoefenen.

Daarnaast moeten we ook gewoon wel even duidelijk hebben bij wie welke verantwoordelijkheden liggen. Ik snap dat mevrouw Van Ginneken heel graag wil dat ik geld bij private partijen weghaal voor een ander project, maar dat werkt nou eenmaal niet zo. Ik snap ook wel dat ze zegt:

je moet wel de invloed die je hebt optimaal gebruiken om die AirRailagenda te promoten. Natuurlijk zie ik liever, zeker vanuit mijn portefeuille, nog meer vluchten geschrappt worden ten gunste van vervoer met de trein. Dus daar zijn we totaal dezelfde mening over toegedaan. Het enige punt is dat we nu met een pilot bezig zijn waarbij alle partijen betrokken zijn. We zien ook dat er bepaalde kinderziektes zijn – daar werd ik net ook door mevrouw Van Ginneken en de heer Minhas op gewezen – en daarom doen we ook een pilot om ervoor te zorgen dat we uiteindelijk de boel zo goed mogelijk regelen. Op het moment dat die pilot is afgelopen en we weten hoe dat zo goed mogelijk kan, dan kunnen we altijd nog kijken hoe we verder kunnen gaan uitrollen. Maar laten we nu even die pilot afwachten. Binnenkort is dat gedaan en dan gaan we dat evalueren. Dan gaan we het hier bespreken en dan hoor ik graag, ook van de Kamer, waar nog verdere ambities liggen. Aan mijn inzet zal het niet ontbreken, want ik vind het een hartstikke goed initiatief om mensen vanuit het vliegtuig in de trein te krijgen.

De voorzitter:

Wanneer is het gedaan met die pilot?

Staatssecretaris Heijnen:

Dit najaar. In oktober of november, denk ik.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dan wil ik in ieder geval van de Staatssecretaris een toezegging dat we in november de evaluatie van die pilot tegemoet kunnen zien, zodat we daar met elkaar naar kunnen kijken. En dan nogmaals: ik maak mij geen zorgen over de betrokkenheid van de Staatssecretaris – laat dat helder zijn – maar ik wil ook resultaten zien. Ik heb net niet de Staatssecretaris slap genoemd, maar de acties die ik zie gebeuren. Dus nogmaals de oproep aan de Staatssecretaris: ga misschien ook eens met collega Harbers kijken, want collega Harbers gaat wel over Schiphol en die heeft dus wel iets te zeggen over private gelden. Ik snap dat de Staatssecretaris dat zelf niet kan. Hier is echt meer uit te halen dan nu gebeurt en ik maak mij zorgen over de vraag of we de, ook in de coalitie afgesproken, uitstootreductie van 55% oplopend tot 60%, wel gaan realiseren als we niet ook op AirRail tempo gaan maken.

Staatssecretaris Heijnen:

Ook mijn collega Harbers is er zeer op gebrand om de doelen die wij hebben afgesproken te halen. Hij laat ook niet na om stevige maatregelen te nemen. Het terugbrengen van het aantal vluchten heeft natuurlijk überhaupt een behoorlijke impact gehad op Schiphol. Dus het is niet zo dat wij weglopen voor onze verantwoordelijkheid en hij zeer zeker ook niet. Dus ik kan mij heel goed voorstellen dat ik in de komende tijd bij de uitwerking van onze eigen AirRailambities, ook met collega Harbers ga spreken om te kijken hoe we er nou voor kunnen zorgen dat we die ambities waar we samen voor aan de lat staan, gaan halen. Dus natuurlijk voer ik graag het gesprek met hem daarover. Dat doen we eigenlijk sowieso al op een natuurlijke manier.

De voorzitter:

Ik wil toch iets rechtzetten, mevrouw Van der Plas, want niemand ziet u hier voor gek aan, omdat u dat zei, maar u bent hier gekomen anderhalf jaar geleden, u bent gegroeid als kool, virtueel, en u bent eerder een wonder dan dat u gek bent. Dus laat dat heel duidelijk zijn. Alstublieft, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik vind tupperwareavonden eigenlijk best gezellig. Er werd net gezegd: het is hier geen tupperwareavond. Maar tupperwareavonden kunnen best gezellig zijn. Ik denk dat heel veel mensen dat kunnen beamen. U bent gegroeid, hoorde ik zeggen. Ja, dan moest ik even aan iets anders denken. Ik kan u vertellen dat mijn gewicht nog hetzelfde is als op 18 maart 2021. Helaas, helaas!

De voorzitter:

Daarom zei ik heel vlug «virtueel» daarachter, dus ik ben er dankbaar voor dat ik dat tijdig gedaan heb.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ja, dat zijn van die dingen. Daaraan moest ik net ook denken bij grensoverschrijdend vervoer. Daarvan dacht ik: daar moeten we misschien grensoverschrijdend vervoer of grenzen overschrijdend vervoer van maken. Whatever!

Dan ga ik verder met serieuzere zaken. Ik hoorde de Minister net zeggen dat zij er bij Europa ook heel erg op aandringt. Gisteren hadden we een debat met Minister Schouten, tijdelijk vervanger van de heer Staghouwer. Dat ging over derogatie, een heel ander onderwerp, en dat ging ook over Europa. Ik heb altijd het idee dat wij als Nederland zo weinig voor elkaar krijgen in Europa en ik vraag me dan af hoe dat werkt. Ik heb altijd het idee dat ze in andere landen, in Frankrijk, Spanje, Italië, Duitsland, veel kortere klappen maken. Ligt dat dan aan ons? Zijn wij te lief of laten we ons te snel weggagen uit Brussel weer richting Den Haag? Dat geldt ook voor dat spoorvervoer. Wij zijn natuurlijk niet het enige land dat een grens heeft. Frankrijk heeft grenzen, Spanje heeft grenzen en Italië heeft grenzen. Hebben die dan dezelfde problemen als wij? Moeten die er ook zo hard aan duwen en trekken om een spoorlijn grensoverschrijdend te laten zijn? Misschien kan de Minister er al iets over vertellen. «Dringen er bij Europa op aan» is voor mij altijd een vaag begrip. Hoe gaat dat dan? Wat krijgt de Minister – de Staatssecretaris, bedoel ik – dan terug?

De voorzitter:

Nu we toch grensoverschrijdend bezig zijn: de Staatssecretaris wordt in het buitenland ook Minister genoemd, dus hier moet het allemaal nog net kunnen.

Staatssecretaris **Heijnen:**

Ik heb jaren in Brussel rondgelopen en ik vind eigenlijk dat Nederland voor een niet overdreven groot land qua omvang het best goed doet. We moeten er wel rekening mee houden dat we in Nederland vaak koploper zijn. Een ander onderdeel van mijn portefeuille is circulaire economie. Daarover heb ik heel vaak discussies met de Kamer. Dan wordt er gezegd: het moet meer en het moet sneller. Dat is hartstikke goed. Ik ben zelf ook ambitieus. Maar wij zitten op 25% en het eerste het beste Europese land zit op 7% circulair. Dat is maar een voorbeeld. Als ik internationaal opereer, dan vragen landen aan mij: hoe doet Nederland dat nou eigenlijk? Je loopt als Nederland best wel voorop als het aankomt op beleid of bepaalde stukken.

Ik denk dat het wel heel belangrijk is om, zeker als het aankomt op Europees vervoer ... Je zit natuurlijk met heel veel nationale spoorwegaansluitingen. Dat betekent dat de markt als het ware best wel beschermd is. Mevrouw Van der Plas vroeg: «Hoe kan het nou dat wij er in Nederland allemaal moeilijk over doen? Hoe zit dat dan met Frankrijk en Duitsland?» Ik sprak afgelopen week dus met Staatssecretaris Theurer uit Duitsland en hij zei tegen me: ik kom uit een deelstaat die aan Frankrijk grenst en het is redelijk hopeloos als je ziet hoelang wij al bezig zijn om daar een grensoverschrijdende treinverbinding te realiseren.

Ik wil daarmee aangeven dat het natuurlijk goed is om ambities te hebben, maar dat het ook heel belangrijk is dat we als Nederland nadenken over hoe je dat dan bereikt. Mijn ervaring is, zeker als het aankomt op de collega's aan de Belgische zijde, dat het heel belangrijk is om in een goed netwerk te investeren. Dat is politiek-bestuurlijk en gaat bijvoorbeeld ook om bewoners die zich goed organiseren. Dat is ontzettend belangrijk. Daarin moet je ook een bepaalde vorm van continuïteit hebben. Ik heb nu bijvoorbeeld met mijn Belgische collega Gilkinet afspraken gemaakt, een soort basisprogramma van dingen die we echt willen bereiken. Ik schaam me nog steeds heel erg dood als Maastrichtenaar als je die boemeltrein tussen Maastricht en Luik ziet rijden met al die graffiti erop en allemaal mensen waardoor je je niet altijd even veilig voelt, zal ik maar zeggen, die ook in die trein zitten. Het nodigt niet uit voor een veilige en prettige reisbeleving. Daar reed vroeger een intercity, maar omdat er op een gegeven moment geen politieke wil meer was en er andere mensen zaten, krijg je dus dat dat inzakt.

Mijn ambitie is om het niet te veel van personen af te laten hangen, terwijl dat wel heel belangrijk is. Ik wil vooral investeren in dingen die ook nadat wij hier uit Den Haag weg zijn, nog steeds leiden tot goede, degelijke grensoverschrijdende verbindingen. Daarvoor moet je investeren. Daarvoor moet je het wel stap voor stap doen. Grote stappen, snel thuis, maar aan de andere kant is het ook zo – dat heb ik dus aan den lijve ondervonden op die ene lijn – dat als het maar eventjes een soort opleving is van een paar mensen die even enthousiast zijn maar het niet echt geworteld en verankerd is in de Belgische en Nederlandse spoorwegen in dit geval, in de Belgische en Nederlandse politiek, zo'n lijn sneuvelt bij het eerste het beste interne landelijke probleem aan een van de kanten van de grens.

Ik heb nu de indruk dat ik hele goede partners heb aan de Belgische en Duitse collega's. Ze hebben allebei ook een hele grote internationale, grensoverschrijdende spoorambitie. U heeft ook vast al aan mij gemerkt dat ik, zeker komend uit de grensregio, wil dat wij de komende jaren investeren in goede grensoverschrijdende verbindingen. Dat doe ik niet vanuit een calimerhouding, maar vanuit de kansen die ik zie voor de bv Nederland. Maar dat doen we stap voor stap, samen met de partners. Ik ga niemand van mijn collega's rechts of links inhalen, of hoe je dat dan ook doet. Ik doe dat samen. Anders sta ik daar helemaal blij te zijn met mijn eigen mandaat om dingen geregeld te krijgen, maar als ze dan in Duitsland zeggen «sorry, bij ons is het nog niet zover», dan hebben we niks. Vandaar dat ik wat tijd vraag om dat op een goede manier te doen. Hoewel de politiek tegenwoordig best wel – mag ik dat zeggen? – van de waan van de dag kan zijn, is infrastructuur echt iets wat vraagt om een lange adem, om een groot commitment, niet alleen van mij, maar ook van deze Kamercommissie.

De voorzitter:

Had u nog een vraag, mevrouw Van der Plas?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Nee.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank voor de beantwoording tot nu toe. Ik heb een aanvullende vraag over de motie waar ik naar verwees. Het is fijn dat dat gesprek heeft plaatsgevonden. Ik ben wel nog nieuwsgierig naar welke partners nog meer zijn betrokken. De Staatssecretaris noemde de coalitie Anders Reizen. Dat is een supermooi initiatief. Dat noemen we ook in onze motie. De motie vraagt ook specifiek om met werkgevers in het algemeen in gesprek te gaan, en misschien juist met degenen die zich nog niet bij de coalitie hebben aangesloten. Heeft de Staatssecretaris dat ook gedaan?

Dan nog een kleine aanvullende vraag. De Staatssecretaris gaf aan dat er later wat meer info over de gesprekken zou komen. Ik ben benieuwd op welke manier en op welke termijn.

Staatssecretaris Heijnen:

Je moet altijd nadenken over hoe je je inspraak organiseert en hoe je zorgt dat je mensen enthousiasmeert. Wij proberen er via de coalitie Anders Reizen echt voor te zorgen dat mensen geïnformeerd worden over hoe je stappen kunt zetten. Het is wel heel belangrijk dat steeds meer bedrijven zich daarbij gaan aansluiten. Dat gebeurt gelukkig ook al. Ik zal nog eens even een check doen intern of we daar nog een extra inspanning op kunnen geven. Ik weet wel dat het aantal deelnemers aan die coalitie groeit. Dat betekent dat er in principe ofwel door mond-tot-mondreclame, ofwel door een actieve inzet van het ministerie meer mensen en meer bedrijven deelnemen. Ik denk dat dat een hele positieve en goede ontwikkeling is.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik ben daar oprecht heel blij mee, maar de motie verzoekt de regering om in overleg te gaan met werkgevers. Het is gewoon supergoed nieuws dat die coalitie aan het groeien is, maar wat doet de Staatssecretaris om ook de werkgevers te bereiken die dat misschien niet aan het doen zijn, zonder te kijken wat de coalitie an sich al aan het doen is? Daar was anders geen motie voor nodig geweest.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik gaf ook aan dat wij via die coalitie de werkgevers informeren over wat er allemaal mogelijk is en hoe groot het belang is. Veel partijen, veel werkgevers, zitten al bij die coalitie. We proberen ervoor te zorgen dat die coalitie zich verder uitbreidt. Dan heeft iedereen ook dezelfde toegang tot informatie. Als mevrouw Bouchallikh of de meerderheid in de commissie nog aanvullende inspanningen verwacht, dan hoor ik dat natuurlijk graag. Ik weet wel dat het programma als zodanig dus wel succesvol is, omdat er steeds meer mensen aan deelnemen.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het tweede blokje: het Europees beleid en de relatie tot internationale spoorverbindingen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb daar net natuurlijk al wat over gezegd in mijn antwoord op mevrouw Van der Plas. Ik heb ook nog een aantal concrete vragen, dus daar wil ik toch nog even op ingaan. Mevrouw Van der Plas vroeg nog: ook in grensgebieden vallen veel treinen vaak uit door verschraling; hoe kunnen die verbindingen op niveau worden gehouden? Daar heb ik volgens mij net al een behoorlijke toelichting op gegeven. Het kent gewoon een complexe dynamiek. We werken wel aan verbeteringen. Er zijn verschillende lijnen, zoals Eindhoven-Düsseldorf, de Wunderline en de verbinding Emmen-Rheine. Ik maak afspraken met mijn collega's over de grens om zo veel als mogelijk mogelijk te maken.

Dan vroeg mevrouw Van Ginneken of ik kan toezeggen dat er een concrete vertaling wordt gemaakt van deelstappen, producten en doelen van de Europese plannen die de komende periode worden opgeleverd in het kader van ticketing. De Europese Commissie komt komend jaar met een wetgevend voorstel voor verbetering van het intermodale ticketing-systeem. Naar verwachting maakt het delen van data daar onderdeel van uit. In het platform IRP wordt met de sector samengewerkt aan een verbetering van ticketing. Onderdelen daarvan zijn bijvoorbeeld de invoering van het sectorakkoord, waarbij vervoerders afspreken om elkaars reizigers te accepteren en over te nemen bij vertragingen, maar

ook de verbetering van het aanbod van AirRailtickets, samen met partijen uit de luchtvaartsector. In de nieuwe verordening reizigersrechten zijn voor internationale reizen intenties opgenomen en afspraken gemaakt over levering van realtime-informatie en garanties bij het overstappen op internationaal rechtstreekse tickets. Ik weet dat het best ingewikkeld is om de informatie te krijgen en te delen, maar ik denk dat het uiteindelijk enorm in het belang van de reiziger is als er een grotere mate van informatie-uitwisseling mogelijk wordt gemaakt. Het zou heel mooi zijn als Europa daar de standaarden voor gaat zetten.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog een vraag over wat de Duitsers anders doen dan wij, waardoor het daar wel sneller en gebruiksvriendelijker kan. Goed, ik zal antwoorden op die vraag. Het is aan de spoorvervoerders zelf om een arrangement van treintickets aan te bieden. Daarmee zijn ook de prijzen en de kortingen die vervoerders geven niet gereguleerd. De Europese vereniging voor spoorvervoerders, de CER, heeft een ticketingroadmap opgesteld. Onder andere de NS en de Deutsche Bahn zijn daar lid van. Ik heb de NS gevraagd naar inzicht van de impact voor de Nederlandse reiziger. Ik zal u daarover nader informeren wanneer de NS dat oplevert. De verwachting is dat dat in het najaar gebeurt. Mevrouw Van Ginneken heeft daar overigens ook om gevraagd via een motie. Voor verbetering van de ticketing verwacht ik ook dat mogelijkheden van verkoop van internationale tickets door derde partijen, zoals internationale treinapps, een positieve rol kunnen spelen voor het gebruiksgemak en voor het bereik van de reizigers.

Mevrouw Bouchallikh had een vraag gesteld over de motie van Groen-Links en D66 om voor het zomerreces te komen met een routekaart voor een toekomstbestendige spoorcorridor. Samen met partijen uit het Toekomstbeeld heb ik voor die corridor ontwikkelstappen vastgesteld. Op 24 juni bent u via de brief bericht over de uitkomsten van de Landelijke OV- en Sportafel. De verschillende opties zal ik ook bespreken met mijn Duitse collega.

Mevrouw Bouchallikh vroeg ook nog of er in Europees verband wordt gewerkt aan de realisatie van een Europese dienstregeling en zelfs een Europese verkeersleiding. Een Europese dienstregeling is wenselijk vanuit het perspectief van de reiziger voor doorgaande verbindingen, maar ook voor aansluitende treinen. In dat verband is ook de evaluatie van de Europese Commissie van de verordening spoorgoederencorridors van belang. Daaruit blijkt dat de Commissie overweegt het raamwerk capaciteitstoewijzing te herzien. De Nederlandse ambtelijke bijdrage heeft u op 12 september ontvangen. Ik juich het stroomlijnen van procedures toe. Ik vind het echter wel belangrijk dat elke lidstaat invloed heeft op het stellen van prioriteiten en voorrangsregels in het geval van capaciteit. Ik zie geen aanleiding voor centralisatie van de functie van de verkeersleiding op Europees niveau. In tegenstelling tot de luchtvaart moeten treinen lokaal gemanaged worden, afhankelijk van onder andere de lokale geologische kenmerken, zoals hellingen.

Dat was het blokje.

De voorzitter:

Dat was blokje twee: Europees beleid en de relatie tot internationale spoorverbindingen.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik had inderdaad een bundeltje vragen gesteld over ticketing en informatievoorziening. Daar heeft de Staatssecretaris antwoord op gegeven. Ik ben blij te horen dat de impactanalyse die de NS aan het maken zou zijn over de CER-roadmap, waar de Staatssecretaris aan refereerde, die over dit soort onderwerpen gaat, dit najaar gaat komen. Ik had gevraagd of het mogelijk zou zijn dat voor het debat over de hoofdrailnetconcessie te krijgen, want juist in een hoofdrailnetconcessie maak je afspraken over

data delen. Ik zou die twee heel graag aan elkaar willen koppelen. Dus één vervolgvraag op dat punt.

Een ander punt is dat de Staatssecretaris heeft aangegeven dat de Europese plannen in 2023 onze kant op komen. Dat vind ik best verdrietig. Ik snap dat de Staatssecretaris daar weinig aan kan doen. Wanneer ziet de consument dan eigenlijk concreet verschil? Ik had de Staatssecretaris op dit punt gevraagd of ze van plan is die Europese plannen om te zetten in een concreet Nederlands actieplan. Zou ze daar nog op willen reageren?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ben altijd bereid om Europese plannen om te zetten. Sterker nog, dat is ook de bedoeling. Dat zal zeker het geval zijn. Ik zou de data wel willen delen, maar dat lukt waarschijnlijk niet voor 12 oktober. Dan hebben we namelijk al dat debat. Ik ben afhankelijk van de aanlevering ervan. Mocht het eerder lukken, zal ik het zeker toesturen. Ik zou daar echter niet van uitgaan.

De voorzitter:

Wilt u het daarmee doen, mevrouw Van Ginneken? Ja? Dan zijn er geen interrupties meer bij dit blokje.

Dan gaan we naar het derde blokje: grensoverschrijdende verbindingen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik begin met wat vragen over Eindhoven-Aken. Naar aanleiding van de input van mevrouw Van der Plas zou ik graag de complexiteit willen toelichten. Zoals we eerder al met elkaar besproken hebben, vind het kabinet een goede verbinding met Aken van ontzettend groot belang. Daarom hebben we in 2020 met Duitsland en regionale partners afgesproken dat de verbinding naar Aken in gefaseerde stappen zal moeten gaan verbeteren. Zo is ook aangekondigd dat eind van dit jaar de tweede trein van Maastricht en Heerlen richting Duitsland, richting Aken zal rijden. Die gaat eerst tot Hertogenrath over de grens. In 2025 gaat die helemaal door naar Aken.

Met de meldbrief van vorig jaar heb ik de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de studie naar aanleiding van de motie-Geurts/Minhas. Die studie laat zien dat er alleen aan de randen van de dag logistieke mogelijkheden zijn voor een IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken als er geen extra infrastructuur ligt. Ik heb met de gedeputeerde van de provincie Limburg afgesproken dat hij het voortouw neemt in de uitwerking van deze mogelijkheid. Daar is hij ook volop mee bezig. Een IC-verbinding naar Aken gedurende de hele dag is dus absoluut wenselijk in mijn beleving, maar je moet ook kijken naar wat er mogelijk is. Zoals u in het werkprogramma Internationaal Spoor heeft kunnen lezen, zet ik stappen om een concreter beeld te vormen over op welke manier de IC-verbinding op de langere termijn echt tot stand kan komen. Daarvoor – dat wil ik toch echt even benadrukken – is capaciteitsuitbreiding op Eindhoven Centraal van heel erg groot belang. Dat is een cruciale stap. In de MIRT-studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland wordt daaraan verdere uitwerking gegeven. Via de Kamerbrieven over internationaal spoor en het MIRT houd ik de Kamer op de hoogte van de voortgang op dat dossier en de stappen die we zetten in de gefaseerde aanpak. Voorzitter. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat er bepaalde belangrijke spoorknooppunten zijn die je moet oplossen om andere ambities waar te maken op internationaal spoorgebied. Mevrouw Van Ginneken wijst ook vaak op de uitbreiding rondom het Amsterdamse ov-netwerk. Voor de rest wordt er natuurlijk ook veel gewezen op de kansen die uitbreiding van Eindhoven biedt. Op het moment dat je die twee knooppunten niet op orde hebt, loop je vast op andere plekken in het systeem. Dan heb je daar ook in de regio's – dat spreekt een aantal mensen aan deze tafel aan – last van. Als je wil dat de treinen naar Aken

rijden, moet je bijvoorbeeld ook in Amsterdam en Eindhoven investeren. Dat zou ik graag even vooraf willen delen.

Meneer Minhas en mevrouw Van der Plas vroegen: wat is er aan de hand met Eindhoven-Aken? Daar heb ik net een toelichting op gegeven. We studeren op de concrete uitwerkingsvragen. Zoals u in het werkprogramma heeft kunnen lezen, zijn we bezig om de stappen verder te concretiseren. Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de stappen die we zetten vanuit het MIRT-programma.

Meneer Minhas en mevrouw Van der Plas vroegen: wat is er gebeurd met de door de regio aangedragen kostenalternatieven voor het traject? Dat gaat over Weert-Hamont. Daar gaan we nu aan beginnen. Er is nieuw onderzoek nodig, wordt aangegeven. Het goed verbinden van grensgebieden vind ik van groot belang. Ik werk heel graag mee aan de verbeteringen die we daarop kunnen realiseren. Ik wil toch nog een keer zeggen dat ik het heel erg waardeer dat er een bus met regionale inwoners is gekomen om daar aandacht voor te vragen. Ik vind de verbinding Weert-Hamont heel erg belangrijk. In de vorige coalitieperiode is deze lijn opgenomen en onderzocht. Toen is uiteindelijk geconcludeerd dat die niet rendabel zou zijn. Toen is die in feite uit beeld geraakt. Dat kwam met name doordat eerdere onderzoeken uitwezen dat de kosten hoger zouden zijn dan de baten. Uiteraard ben ik altijd bereid om te kijken wat we kunnen doen als er een kostenefficiënte oplossing is. Daarom vind ik het belangrijker om een beter begrip te hebben van de huidige kosten- en bateninschatting. Volgens mij zit er wat verschil in de plaatjes die er zijn. Deze lijn heeft natuurlijk toegevoegde waarde, maar dan moeten er in de internationale agenda keuzes gemaakt worden. Dat moet ook door de Kamercommissie gedaan worden, want zij zijn uiteindelijk de baas. De Tweede Kamer is de baas en bepaalt de richting. We kunnen onze euro's maar één keer uitgeven.

Ik ben heel graag bereid om een keer die kant op te komen met een ambtelijke delegatie en de betrokken commissieleden, zodat we in alle rust uit kunnen zoeken wat de mogelijkheden en de moeilijkheden zijn. Die handreiking zou ik graag willen doen. We zien dat er uitdagingen zijn op de lijn, voor zover de informatie reikt die ik heb. Ik ben wel graag bereid om het gesprek aan te gaan en te kijken wat er mogelijk is. Ik stel voor dat we ook de lokale overheden aan beide zijden van de grens bij de discussie betrekken.

De voorzitter:

Dank voor die toezegging, ook namens de vele mensen die hier op de tribune zitten. Dank u wel.

Staatssecretaris Heijnen:

Mevrouw Van Ginneken had nog een vraag over de stand van zaken met betrekking tot de Eurostarterminal rondom Amsterdam. Er zijn op dit moment twee kansrijke locaties op Amsterdam Centraal in beeld voor de Eurostarterminal. Die worden verder uitgewerkt. In de brief bij de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, die in oktober volgt, zal ik meer informatie geven over de oplossingsrichtingen en het proces. De Eurostarterminal is een specifieke faciliteit voor reizigers naar het Verenigd Koninkrijk. Dit belemmert niet het ontplooiën van andere internationale verbindingen van en naar Amsterdam. Ik ben wel heel erg blij, want het was een tijdje geleden wel heel spannend of we het allemaal geregeld zouden krijgen. Toen heb ik intern aangegeven dat er bij de Kamercommissie en mijzelf grote bezwaren waren als de Eurostarverbinding geen plek meer had om te landen in Amsterdam. Gelukkig wordt er nu echt naar concrete oplossingen gezocht. Ik heb goede hoop dat dat gaat gebeuren.

Mevrouw Van Ginneken vroeg naar twee lijnen. De ene was of de Thalys die nu naar Marne-la-Vallée rijdt doorgetrokken kan worden naar

Bordeaux. De andere vraag was of ik kon toezeggen te onderzoeken of een ICE naar Frankfurt ook kan doorrijden naar München. Ik vind het een interessante optie om te onderzoeken of de Europese corridor op die manier versterkt kan worden. Het zou een van de verbindingen kunnen zijn voor EU-pilots. Lidstaten kunnen die aanvragen en ondersteunen, maar ze zijn zelf niet de indieners van de aanvragen. Dat gebeurt door de vervoerders en de infrastructuurbeheerders. Ik ben op dit moment in gesprek met partijen over mogelijke aanvragen. De lijn naar Bordeaux is daar een van. Ik verwacht dit najaar te kunnen melden of er vanuit andere partijen genoeg animo is om te kijken of we zo'n pilot willen gaan starten. Bij de lijn naar München is het ook zo dat we sinds de oprichting van het Platform Internationaal Rail Passenger Transport hele warme banden onderhouden, ook met onze Duitse collega's. Het zou mooi zijn als we de samenwerking verder konden verdiepen.

Meneer Minhas vroeg naar mijn gesprek met mijn Duitse collega Theurer. Wat heeft dat gesprek opgeleverd? Ik heb de verbinding Zwolle-Münster aan de orde gesteld. Om even wat spraakverwarring te voorkomen: Staatssecretaris Theurer is zeer enthousiast over de lijn Zwolle-Enschede-Münster. Het enige wat hij tegen mij zei, is dat hij niet zo enthousiast werd van het idee om dat in het TEN-T-netwerk op te nemen. Waarom zei hij dat? Omdat hij een ander potje heeft. Daar wordt nog 1 miljard bijgeplust vanuit het Rijk. Daar kunnen regio's aanspraak op maken. Dat geld kan veel rechtstreekser worden ingezet dan wanneer je de lijn in het TEN-T-netwerk zou onderbrengen. Als je het hebt over pragmatische oplossingen verzinnen waarmee je de snelheid voor de reiziger meer erin kunt houden, dan is dit een concreet voorbeeld waarvan de Duitsers zeggen: wij willen extra investeren vanuit het Rijk. Dat moet wel lopen via de Bundesländer. Daar moeten we mee gaan praten. Dat gesprek staat gepland. Er werd namelijk ook nog gevraagd: heeft u contact met de president van de deelstaten? Ja, natuurlijk. Hoeveel miljoen inwoners heeft Noordrijn-Westfalen, voorzitter? 15 à 16?

De voorzitter:

Ik ben niet zo van de quizen. Mevrouw Van der Plas, u wel? U heeft namelijk meegedaan aan De Slimste Mens.

Staatssecretaris Heijnen:

Dus dat is bijna even groot als heel Nederland, misschien zelfs wel groter. Dat is dus een zeer serieuze partner om rekening mee te houden. Wij gaan binnenkort aan tafel met de bevoegd gezagen uit Noordrijn-Westfalen om te kijken hoe we daar snelle stappen in kunnen zetten. Ik ben heel graag bereid om vanuit onze kant te kijken hoe we dat oplossen. Laten we eerlijk zijn: we kunnen niet alles in het TEN-T-netwerk schuiven. Ik denk dat de hele Lelylijn als zodanig al een heel mooi resultaat is.

Er was nog een vraag over Zwolle-Enschede-Münster van het CDA, via de VVD. Ga ik spreken met de Staatssecretaris van Noordrijn-Westfalen? Die gesprekken gaan volgen. Het is natuurlijk wel heel fijn om van de landelijk Staatssecretaris te horen dat er ruimte zal zijn als er aan Duitse deelstaatszijde animo is om te investeren in die lijn.

Meneer Minhas had nog één vraag over Groningen-Bremen. Kan daarvoor aanspraak worden gemaakt op Europese financiering? Zeker. De verbinding Groningen-Leer-Bremen maakt deel uit van het TEN-T-netwerk. Vanuit het project is er veel oog voor de mogelijkheden van Europese financiering. Dat heeft in 2019 al geleid tot een bijdrage van 12,6 miljoen vanuit Europa.

Voorzitter. Dat was het blokje.

De voorzitter:

Dat was het derde blokje: grensoverschrijdende verbindingen. Allereerst is er een vraag van mevrouw Van Ginneken en daarna van meneer Minhas.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Blijkbaar is er iets niet in orde met mijn mimiek, want ik heb geen interruptie.

De **voorzitter**:

Het zij mij en u vergeven.

De heer **Minhas** (VVD):

Dank aan de Staatssecretaris voor een aantal concrete antwoorden waar wij in de regio's iets mee kunnen. Ik ben blij dat u de mensen die hier op bezoek zijn gekomen, zelfs uit België – de burgemeester uit Hamont is hier aanwezig – toegezegd hebt dat u met ze in gesprek gaat. Daar ben ik heel blij mee, niet in de laatste plaats dus voor de aanwezigen. U komt er zelf vandaan, zou ik nog eens willen zeggen. Dat geldt ook voor Zwolle-Twente-Münster. U heeft aangegeven dat het gesprek nog volgt. Ik neem aan dat de Kamer daarover wordt geïnformeerd.

Ik blijf toch nog even hameren op een hele belangrijke verbinding. Het lijkt soms wel alsof ik daar woon. Ik heb het er vaker over dan uzelf. Ik heb het over Eindhoven-Aken. Ik hoor u zeggen dat u nog bezig bent met onderzoeken en dat er kennelijk nog zaken uitgezocht moeten worden. Ik heb u ook heel goed horen zeggen dat het maken van afspraken met andere landen en spoorpartijen ontzettend belangrijk is om iets voor elkaar te krijgen. Daar spelen spoorbedrijven ook een rol in. Ik kan me herinneren dat ik uw voorganger, mevrouw Van Veldhoven, en haar opvolger, meneer Van Weyenberg, al twee keer naar deze verbinding heb gevraagd. Elke keer is door hen gezegd: ja, dat volgt; we gaan uw Kamer over een aantal maanden informeren. De eerste reactie die ik kreeg, is dat de Duitse collega het niet wilde. Toen ben ik daar zelf achteraan gegaan. De Duitsers hebben aangegeven dat het niet zo is en dat er wel degelijk plek voor is op het station van Aken. In de brief die uw voorganger stuurde, stond: er moet wel plek zijn om zo'n intercity aan te kunnen landen. We zijn nu al ontzettend lang bezig. Ook u heeft allerlei toezeggingen gedaan. Limburg heeft inmiddels uitgezocht dat er tijd en ruimte is op het bestaande spoor om de trein te laten rijden. Ik hoor u in uw bijdrage zeggen dat er iets op het station van Eindhoven moet gebeuren. Dat moet allemaal gebeuren. Dat realiseer ik me ook. Aan de randen van de dag kan die trein echter al rijden. Mijn vraag is: wat moet ik nog meer doen om dat voor elkaar te krijgen? U bent in beweging, zie ik, maar nog niet snel genoeg.

De **voorzitter**:

Ik ben volstrekt niet in beweging. Ik zit hier heel kalm en rustig.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, excuus. Ik bedoel de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

U bedoelt de Staatssecretaris. Met alle «u's» bedoelde u «de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat».

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is wel leuk, voorzitter, dat wij door elkaar worden gehaald. Dat komt misschien doordat wij allebei Limburgers zijn. Verder lijken we niet altijd op elkaar.

Ik heb aangegeven dat er wel mogelijkheden zijn aan de randen van de dag. Dat wordt op dit moment uitgezocht. Daarvoor is de provincie

Limburg in the lead. We zullen moeten wachten op de resultaten van het onderzoek om te kijken wat er mogelijk is op bepaalde momenten. Er zit dus ruimte aan de randen van de dag en op de zondag. Ik dacht dat meneer Minhas vroeg naar een verbinding gedurende de hele dag. Uiteindelijk is dat waar je naartoe wil werken. Ik begrijp heel goed dat hiermee een signaal wordt afgegeven waarmee je zegt dat je de verbinding zo belangrijk vindt dat je zelfs bereid bent om daar flink in te investeren. Het zullen namelijk niet altijd de aller drukste momenten zijn. Je zult echter ook keuzes moeten maken voor de rest van het spoor en de drukte. Als er in Eindhoven meer lucht komt, heb je meer mogelijkheden om wel door te kunnen rijden, met een hogere frequentie. Daar heb ik op willen doelen. Het is dus niet zo dat ik zeg: de hele verbinding is een stip op de horizon. Een structurele verbinding, elk uur, tussen Eindhoven en Aken gaat simpelweg niet, zelfs niet als we het zouden willen. Er is namelijk geen plek op het netwerk. Alles kan. We kunnen ook andere lijnen schrappen. Dan moet u mij dat wel laten weten. Natuurlijk zou ik het heel graag sneller zien, maar we kunnen allemaal geen ijzer met handen breken.

De voorzitter:

Meneer Minhas, dit is uw laatste interruptie.

De heer Minhas (VVD):

Ik ga de Staatssecretaris helemaal niet voorstellen om verbindingen te schrappen. Anders komen daar wel onderzoeken voor. Daar zit niemand op te wachten. Ik vind het moeilijk dat de Staatssecretaris zegt: ik zie dat er prioriteit is. Natuurlijk is er prioriteit. Een meerderheid van de Kamer roept dat namelijk al jaren. Wij beogen vooral te zeggen: zoek het uit; leg ons een voorstel voor. Ik weet niet wat het kost. U zegt dat u daar een flink aantal middelen voor beschikbaar wil tellen. Ik weet niet hoeveel het kost. De Kamer weet niet hoeveel het kost. Limburg heeft perspectief nodig. Limburg heeft een uitspraak van u nodig dat het aan de randen van de dag mogelijk is, dat u daaraan wil meewerken. De Kamer heeft aangegeven daaraan mee te willen werken. Eigenlijk vraag ik u gewoon het volgende. Er ligt zelfs een motie. Kijk of daarin voorzien kan worden. De motie heeft u ontraden. Dat vind ik jammer. Limburg heeft namelijk perspectief nodig. Ik zou u willen vragen om dat perspectief te bieden.

De voorzitter:

Ik heb niets ontraden, maar u doelt weer op de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris Heijnen:

We zullen dat onderzoek van Limburg even moeten afwachten. Ik ben heel blij met de ambities, maar het kost gewoon aanvullend geld dat niet gereserveerd is. De lijn gaat 100 miljoen euro kosten, bij benadering. Dat zijn de grove schattingen. Dat zal wel betaald moeten worden. Geef even wat tijd aan de provincie Limburg om uit te zoeken wat haalbaar en betaalbaar is. Het gaat wellicht ook ten koste van andere ambities die zij hebben op het gebied van spoor. Die wegingen moet je altijd integraal maken. Ja, ik wil heel graag vaart erin. Daarom heeft de gedeputeerde de lead genomen. Ik geef hem de ruimte om uit te zoeken wat de provincie Limburg zelf wil. Wij zullen uiteraard nog met elkaar in gesprek gaan over de uitvoering. Als er dan een concreet plan ligt en daar wordt een rijksbijdrage bij verwacht, dan zal ik me weer bij u melden. Dan hoor ik ook graag waar het geld dan vandaan moet komen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, ik heb uw non-verbale communicatie toch goed begrepen, want u heeft een interruptie. Dat is uw laatste.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter, u heeft een goed voorspellend vermogen. Ik wil sowieso de Staatssecretaris bedanken voor haar inzet om met partijen te kijken naar de mogelijkheid om van het doortrekken van de Thalys naar Bordeaux een Europees pilotproject te maken. Dat is heel mooi. Laten we duimen dat dat gaat lukken. Dan wil ik nog wel even stilstaan bij München. Met wat de Staatssecretaris daar precies over zei, werd mij niet helemaal duidelijk hoe scherp dat nou is. Kan zij mij toezeggen dat ze in gesprekken met vervoerders deze optie actief onder de aandacht gaat brengen, dus dat zij ze actief gaat uitdagen om met een aanvraag voor zo'n EU-pilot te komen?

De **voorzitter**:

Kunt u die toezegging doen, mevrouw de Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik ben momenteel al in gesprek met partijen over mogelijke aanvragen. Daarvan is Amsterdam-Wenen er één. Die zou eventueel bijvoorbeeld ook via München kunnen rijden. Dan krijgt mevrouw Van Ginneken zelfs eventueel nog meer dan waar ze om heeft gevraagd.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken lacht tevreden. Mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Allereerst, ik hoorde de Staatssecretaris net zeggen: 100 miljoen, dus zeg maar of we dat willen. Kijk, alles is een politieke keuze. Vorig jaar kwam er ineens een voorstel vanuit het Ministerie van OCW, of nou ja, vanuit het kabinet, omdat we graag De Vaandeldrager van Rembrandt wilden hebben. Toen werd er echt in no time 150 miljoen, meen ik, uit de zak van de burgers gehaald om dat schilderij te kopen. Want dat wilden we zo graag, dat schilderij! Er was jaren aan gewerkt. Dat wilden we zó graag. Dat schilderij moest hier komen. Het is maar net hoe graag je iets wil. Dat geldt ook voor het kabinet. Het is maar net hoe graag je iets wil. Er wordt steeds gezegd: kan niet, mag niet. Ik hoor hier heel vaak, niet persoonlijk van deze Staatssecretaris, maar überhaupt van het kabinet: het kan niet, er is geen dekking voor. Het is maar net hoe graag je het wil.

Kijk naar de regio's. In de Randstad wonen in totaal 8,6 miljoen mensen, waarvan in de regio Rijnmond 1,2 miljoen, in Den Haag 514.000, in Amsterdam 800.000 en in Utrecht 361.000. Dan noem ik even de vier grote gebieden in de Randstad, maar in totaal wonen er in de Randstad 8,6 miljoen mensen. In het Rijn-Ruhrgebied wonen 10,6 miljoen mensen. In heel Noordrijn-Westfalen wonen 18 miljoen mensen. Juist de regio Limburg en de regio's wat meer naar het noorden zijn dus heel erg op die regio gericht. En wat doen wij hier in Den Haag? Wij kijken of de Randstad bediend wordt, want daar wonen veel mensen en die moeten allemaal reizen. Dat snap ik. Ik gun iedereen in elke stad, in elk dorp goed openbaar vervoer, maar we leggen onze focus verkeerd. Voor deze regio's, Limburg, Brabant en de euregio's, moeten wij de focus leggen op dat Rijn-Ruhrgebied en op Noordrijn-Westfalen als we het over openbaarvervoerverbindingen hebben. Ik snap dus niet dat dat niet gebeurt.

De **voorzitter**:

Uw vraag is?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dat gezegd hebbende, want ik vind het wel belangrijk, de mindset moet anders. Die mindset moet weg van wat hier, in de Randstad, gebeurt. Natuurlijk ligt de focus ook op de Randstad, maar in het oosten van Nederland, in de grensregio's en in het zuiden moeten we focussen op die andere regio's. Dan heb ik het nog niet eens over de metropoolregio

Antwerpen of Luik. Dan hoor ik de Staatssecretaris zeggen: de gedeputeerde is daarmee bezig. Met alle respect, het is zo'n grote economische regio met zo veel potentie en zo veel economische waarde qua handel, transport, studenten. Ik vind het zo kneuterig dat we dan zeggen: daar is de gedeputeerde in Limburg mee bezig en ik wacht wel even op de voortgang. Waarom wordt er zo gedacht? Waarom wordt er niet groter gedacht, in Europese regio's? Dan kan de politieke wil er wel komen, omdat je dan de urgentie gaat zien van dit soort verbindingen. Wat vindt de Staatssecretaris daarvan?

De voorzitter:
Het ei is gelegd!

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb veel waardering en begrip voor uw gloedvolle betoog. Ik denk dat de aandacht voor grensoverschrijdend openbaar vervoer op dit moment heel groot is. Ik voel heel veel steun vanuit de Kamer voor het realiseren van grensoverschrijdende verbindingen. Ik roep al jaren, samen met een heel aantal anderen: kijk vooral naar alle kansen die de EUREGIO biedt aan de bv Nederland. Mevrouw Van der Plas heeft helemaal gelijk als ze zegt dat de grootste en een van de belangrijkste technische universiteiten van Europa en misschien wel van de wereld, op 30 kilometer van de grens van Nederland vandaan ligt. Dat is de RWTH Aken. Er is enorm veel arbeidspotentieel. Als je jezelf echt wil zien als een volwaardige arbeidsmarktregio, dan zul je moeten investeren in grensoverschrijdend openbaar vervoer. Dat gezegd hebbende, we kunnen onze euro's wel maar één keer uitgeven.

De lijn van Eindhoven naar Aken die nu voorligt, rijdt dus op zeer beperkte tijden, namelijk aan de randen van de dag en één keer op zondagochtend, geloof ik. Ik neem die grensoverschrijdende verbindingen dusdanig serieus dat ik dan ook vind dat je met de treinen die rijden, ervoor moet zorgen dat je daarmee bijvoorbeeld naar de universiteit of je werk kunt en dat je over de grens kunt doen wat je wil. Maar de ruimte die op dit moment beschikbaar is tussen Eindhoven en Aken op het spoor, is zeer beperkt. Ik kan mij wel voorstellen – dat past bij het gloedvolle betoog van mevrouw Van der Plas over het belang van de grensoverschrijdende verbindingen – dat je zegt: wij slaan hiermee een piketpaal en laten dus zien dat we er wel in willen gaan investeren. Je zou ook kunnen zeggen: «Wij willen erin gaan investeren. Daarvoor hebben we Eindhoven nodig. Dan kunnen we meteen een goede lijn aanleggen. De rest van het geld gebruiken we bijvoorbeeld voor de lijn Weert-Hamont-Antwerpen.» Dat kan ook. Dat zijn keuzes die we moeten maken met elkaar. Welke lijn heeft dan meer impact? Dat zijn dingen die de Commissie meeneemt. Ik denk dat het heel erg goed is dat er signalen worden afgegeven dat de Kamer veel ambities heeft op het gebied van de grensoverschrijdende verbindingen. Dat betekent misschien ook wel dat we met budgetten moeten gaan schuiven om de prioritering daar wat scherper op te krijgen. Maar uiteindelijk is het ook zo dat ik daarvoor wel een stevig mandaat van de Kamer nodig zal hebben, want ik zit ook met een uitvoeringsagenda via het coalitieakkoord. Als er andere ambities zijn, moeten we wel altijd goed met elkaar afspreken hoe we die vervolgens gaan betalen en invullen. Dan ga ik het wel regelen.

De voorzitter:
Kijk eens aan. Mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Een korte reactie daarop. Ik zou de Staatssecretaris wel echt de opdracht willen meegeven om in het kabinet te beginnen met het veranderen van die mindset. Dat kan de Staatssecretaris, want ze komt zelf uit Limburg, uit

Maastricht, meen ik, dus dat is wel een stad. O, uit Spaubeek, hoor ik. Ik zeg altijd: alles buiten de vier grote steden in Nederland – Utrecht, Amsterdam, Den Haag en Rotterdam – is voor mij platteland of regio. Ja, Eindhoven ook. Dat zijn allemaal boeren; hoor maar eens bij PSV op de tribune. Daar schreeuwen ze alleen maar: boeren, boeren! Nu ben ik even van mijn à propos. Als het over boeren gaat, dan gaan mijn gedachten alle kanten op! Nee hoor, grapje.

Mijn vraag is dus of de Staatssecretaris daar gewoon eens mee wil beginnen in het kabinet. Wil zij daar gewoon eens mee beginnen als het over vervoer gaat of over andere punten waar zij bij betrokken is? Ik bedoel dat zij dan gewoon altijd denkt: «Hé, we hebben ook nog het oosten. Daar wonen heel veel mensen. Er wonen 8,6 miljoen mensen in de Randstad, dus bijna 10 miljoen mensen buiten de Randstad. Daar gaan we gewoon eens mee beginnen. Laten we eens naar die andere kant kijken.» Als je kijkt welke mensen in de Tweede Kamer en in het kabinet allemaal uit de Randstad komen, dan zie je dat dat er onevenredig veel zijn. Ik snap die mindset dus wel, want zij zijn natuurlijk heel erg gefocust op hun eigen regio. Die opdracht wil ik de Staatssecretaris in ieder geval meegeven, want dan kun je beginnen met dingen loswrikken. Als dingen losgewrikt worden, dan komt er ook beweging. Het is niet zozeer een vraag.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ken mijn collega's goed genoeg om te weten dat zij ook aandacht hebben voor de regio. Het is goed dat je een evenredige vertegenwoordiging hebt vanuit het hele land. Ik zal zeker altijd aandacht vragen voor de regio's in andere delen van Nederland dan de Randstad. Ik zeg zelf altijd: we hoeven niet meer als regio's, maar we hoeven ook niet minder. Ik denk dat het belangrijk is dat we de welvaart en de kansen evenredig over het land verdelen.

Misschien nog even het volgende. Mevrouw Van der Plas kent mij nog niet zo heel erg goed. Ze zei: ik hoor heel vaak bij anderen wat er allemaal niet kan. Ik heb zelf de stijlregel, ook intern, dat als mij wordt uitgelegd waarom iets niet kan, ik er altijd achteraan vraag wat er dan wel kan. Ik denk dat dat een goede houding is. Ik denk dat we zo ook de discussie over het grensoverschrijdende verkeer moeten gaan voeren. Sommige dingen kunnen niet, maar wat kan er dan wel? Daarin moeten we met elkaar de juiste keuzes maken. We moeten dan rekening houden met de bv Nederland, maar ook met de Nederlanders en de grensregio's, zodat iedereen er over een aantal jaar nog steeds profijt van heeft. Ik vind dat we daar de komende tijd stappen in moeten zetten.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het laatste blokje: overig. O, heeft u dat al gehad?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb alles al gehad.

De voorzitter:

Dat is helemaal mooi.

Dan gaan we meteen naar de tweede termijn van de Kamer. We beginnen met mevrouw Van der Plas. De spreektijd is een minuut.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil beginnen met het aanvragen van een tweeminutendebat.

Voorzitter, tot slot. Misschien helpt het ook een beetje als het kabinet een lans gaat breken voor de regio's op het gebied van openbaar vervoer. Heel erg veel mensen uit de grote steden kopen huizen op het platteland, bijvoorbeeld in het oosten en het zuiden van het land. Zij willen weg uit de

Randstad, omdat het daar gewoon te duur en te vies is. Zij willen graag naar de mooie regio's. Die mensen schrikken zich helemaal kapot van de openbaarvervoerverbindingen. Mensen snappen soms niet dat het belangrijk is om goed openbaar vervoer in de regio te hebben. De mensen die in het oosten en zuiden gaan wonen, verwachten natuurlijk wel dat er goed openbaar vervoer is. Misschien kun je dat aan elkaar koppelen. De mensen denken nu: daar is lekker schone lucht en daar zijn goedkope huizen. Zij denken ook: daar is goed openbaar vervoer. Dat zijn ze namelijk allemaal gewend. Zij komen echt van een koude kermis thuis. Dat wilde ik de Staatssecretaris nog even meegeven.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Mevrouw Van der Plas heeft een tweeminutendebat aangevraagd. Voor de mensen die het niet weten: dit betekent dat we ons nog een keer gaan verplaatsen naar de plenaire zaal. Daar zal mevrouw Van der Plas naar alle waarschijnlijkheid een motie gaan indienen.

Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de opmerking over de Amsterdamse Zuidasdok. De Staatssecretaris zei geheel terecht dat het helemaal geen Amsterdams traject is. Het is van nationaal en internationaal belang voor onze spoorambities. Als Brabantse ben ik daar ontzettend blij mee. De Zuidasdok maakt meer en snellere treinverbindingen mogelijk naar het oosten, het zuiden en het noorden van het land. Het is dus een ontzettend belangrijk project. Ik vind dat belangrijk om te noemen in de zogenaamde tegenstelling tussen de regio en de Randstad. Volgens mij is die tegenstelling ook helemaal niet zo sterk.

Ik sluit me ook aan bij het pleidooi van collega Van der Plas dat de Randstedelingen, mochten ze besluiten naar het prachtige oosten van het land te verhuizen, recht hebben op goede ov-verbindingen, net als de mensen die daar allang wonen.

Dank voor de toezegging om de evaluatie van de pilot van AirRail in november toe te sturen. Kan de Staatssecretaris nog aanvullend toezeggen daar ook de concrete consequenties voor het werkprogramma Internationaal Spoor in te benoemen? Het gaat dan om de consequenties die de evaluatie heeft.

Tot slot. Kan de Staatssecretaris toezeggen de impactanalyse die NS maakt over de SER-roadmap – die gaat over ticketing – toe te zenden voor 12 oktober? Dan kunnen we die meenemen in het HRN-debat. Ik snap dat NS dan even een avondje moet doorwerken. Misschien moet NS dan zelfs wel meer dan een avond doorwerken. Dat vind ik verdrietig voor ze. Het is echter wel van belang om een goed debat over de afbakening van het hoofdrailnet met elkaar te kunnen voeren. Dit is daar namelijk echt een onderdeel van, wat mij betreft.

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. De heer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Om te beginnen wil ik de Staatssecretaris complimenteren. Volgens mij heeft ze echt een stevige ambitie op grensoverschrijdend treinvervoer. Die ambitie steunen wij. Ik schrok wel een beetje van de 100 miljoen euro. Ik kan nu al zeggen dat we het dan wat mij betreft echt niet gaan doen. Aan de randen van de dag kan het wat mij betreft veel goedkoper. Ik zie ernaar uit dat de Staatssecretaris ons daar zo snel mogelijk over informeert.

Voorzitter. De AirRailagenda is door mijn collega al weggekaapt. Ik kijk ook uit naar die evaluatie. Ik heb echter geen antwoord gekregen op mijn vraag. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen het openstellen van de internationale treinen tijdens de HRN-concessie? Die vraag staat nog open.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas. Kunt u de laatste vraag nog even herhalen?

De heer Minhas (VVD):

Jazeker, voorzitter. Ik had gevraagd: hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen het idee om internationale treinen een open toegang te geven tijdens de HRN-concessie? We zien dat het in Europa positieve effecten heeft voor de reiziger.

De voorzitter:

Mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris en haar team voor de beantwoording van de vragen. Een warm welkom aan iedereen die hier vandaag aanwezig is. Zoals ik eerder aangaf zijn gesprekken in Den Haag soms heel abstract. Het helpt altijd om verder te kunnen praten over wat er speelt.

Voorzitter. Ik had nog één aanvullende vraag. Die ging over de corridor. De Staatssecretaris heeft gelijk. We hebben daar op 24 juni wel iets over gekregen. Ik denk dat we dat hebben gemist, omdat het niet heel uitgebreid was. Er staat namelijk dat er een eerste stap is gezet met het in kaart brengen van toekomstbestendige investeringen voor de corridor. In de motie werd heel specifiek gevraagd naar een routekaart voor de zomer. Mogelijk is er een interpretatieverschil geweest in wat de motie vraagt. Ik zou hier graag meer over willen horen van de Staatssecretaris. Kunnen we de routekaart nog verwachten? Zo ja, wanneer kunnen we die verwachten?

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh. Is de Staatssecretaris in staat om meteen te antwoorden? Ik zie dat er bijna rook uit haar penntje komt. Doet u vooral rustig aan.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de commissie bedanken voor hun constructieve input. Ik ben daar echt heel erg blij mee. We zullen het namelijk echt samen moeten doen de komende tijd. Dit stemt mij weer hoopvol. Ik hoop dat we stappen met elkaar gaan zetten om de ambities op het gebied van internationaal spoor verder te helpen.

Er werden mij nog een paar dingen gevraagd. Mevrouw Van Ginneken had een vraag over AirRail. Zij vroeg: kunt u concrete consequenties benoemen? Dat gaan we doen in het voorjaar van volgend jaar. Dan komt dat. Ik hoop dat dat voor mevrouw Van Ginneken tijdig genoeg is. Dan hebben we ook de resultaten van de pilot binnen. Die komen dit najaar. Dan kunnen we in het voorjaar de Kamer informeren over de voortgang van alle acties die daaruit voortvloeien.

Verder moet NS doorwerken om op 12 oktober de stukken bij mevrouw Van Ginneken en de rest van de commissie aan te leveren. Volgens mij luisteren ze mee vanaf de tribune, dus zij hebben de oproep gehoord. Ik zal «m ook nog een keer formeel overbrengen in een bericht. Ik snap het verzoek van mevrouw Van Ginneken om dat onderdeel te laten zijn van de

breder discussie. Ik kan geen toezegging doen. Ik kan wel toezeggen dat ik de vraag zal neerleggen bij NS.

Meneer Minhas had het over internationale treinen en open toegang. Dat is iets wat we gaan bespreken in het debat op 12 oktober. Ik denk dat dat het goede moment is om daar verder met elkaar over van gedachten te wisselen.

Mevrouw Bouchallikh vroeg nog naar de routekaart. Zij zei: waarschijnlijk hadden we een verschil van interpretatie. Ik moet heel even kijken wat ik daarop kan zeggen. Ik weet wel dat we het betrekken bij het MIRT van het najaar. Misschien kunnen we nog heel even contact hebben over waar u precies naar op zoek bent en of u daar nog aanvullende informatie voor wenst, in aanloop naar de besprekingen van het MIRT van het najaar. Ik vraag of er even ambtelijk contact met u wordt opgenomen, zodat de informatie met u en de rest van de commissie wordt gedeeld. Volgens mij ben ik dan klaar. O, ik zie mevrouw Van der Plas nog.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik ben alleen nog eventjes benieuwd waar die 100 miljoen vandaan komt. Dat is toch niet voor dat kleine stukje spoor, lijkt mij.

Staatssecretaris Heijnen:

Aan de randen van de dag zou de ordergrootte kleiner zijn. Ik sprak eerder over een uursverbinding van de Randstad via Heerlen naar Aken. Dan zou het gaan om 100 miljoen, als ik het goed begrijp. Voor de randen van de dag gaat het om een ander bedrag. Excuses voor de verwarring die daardoor eventueel ontstaan is. Ik ga heel even vragen welk bedrag het dan is. Op dit moment wordt dat nader in beeld gebracht. Daarom weet ik het ook niet. Dat zal onderdeel van het gesprek zijn met de provincie Limburg. Daar wordt gesproken over hoe hun spooragenda en ambities eruitzien. In het kader van evenredig verdelen kijken we naar wat iedereen toekomt en wat alles bij elkaar kost. De ambitie om de lijn van Eindhoven naar Aken zo snel mogelijk solide vorm te geven, is bij mij luid en duidelijk binnengekomen. Daar zullen wij de komende tijd inspanningen op gaan verrichten. Daarvoor zijn wel aanpassingen op Eindhoven nodig.

De heer Minhas (VVD):

Ik schrok ook van die 100 miljoen. Ik wist dat het bedrag een stuk lager was. Ik ben blij dat de Staatssecretaris dat opheldert. Ik wil de Staatssecretaris vragen om met scenario's te komen. De motie roept niet op om om het uur een trein van Eindhoven naar Aken te rijden. Daar zitten dan namelijk twee man en een paardenkop in. We hebben gezegd: start ermee, zodat we kunnen kijken of die lijn haalbaar is. Dan hoeft het niet zo veel te kosten. Daar ben ik van overtuigd. Ik zou de Staatssecretaris willen oproepen om scenario's aan te bieden om keuzes te kunnen maken op het moment dat de trein zou kunnen rijden.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat kan ik toezeggen. Ik wil dan wel het traject waarin we zitten met de provincie Limburg respecteren. Zij zijn in the lead om te kijken wat zij willen doen met de lijn. Als zij zeggen «van ons hoeft het niet», dan kunnen wij nog altijd beslissen om daar een andere afweging in te maken. Ik denk wel dat het van belang is dat we nu eerst het goede traject volgen. De Kamer krijgt vervolgens uiteraard alle informatie daarover. Mochten er scenario's nodig zijn, dan zal ik die aan de Kamer presenteren.

De voorzitter:

Dank voor de beantwoording. Dan ga ik even een hele rits toezeggingen oplezen. De griffier is nog driftig aan het schrijven. Het tweeminutendebat staat inmiddels. Mevrouw Van der Plas zal dan de eerste spreker worden. Naar alle waarschijnlijkheid zal zij een motie gaan indienen. De toezeg-

gingen gaan over de toegezegde brieven. – De Staatssecretaris heeft ook toegezegd om een werkbezoek te brengen in verband met de verbinding Hamont-Weert.

- De Kamer ontvangt in oktober de appreciatie van de uitvoeringstoets door ProRail. In de brief wordt ook ingegaan op de consequenties van de Nederlandse afweging met betrekking tot opname van de corridor Zwolle-Enschede-Münster in het TEN-T-netwerk.
- De Staatssecretaris zal in een brief concretiseren wat de inbreng van Nederland is met betrekking tot de spooragenda in Europees verband.
- De Kamer zal in november de evaluatie van de pilot van AirRail ontvangen.
- De Kamer ontvangt in het najaar inzicht in de impact op de Nederlandse reizigers van de SER-roadmap over ticketing.
- In de brief over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zal de Staatssecretaris ingaan op de oplossingsrichtingen met betrekking tot de Eurostarterminal.
- De Staatssecretaris zal een terugkoppeling geven van de gesprekken met de provincie Limburg in het kader van de spoorverbinding Eindhoven-Aken.
- De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van de gesprekken in het kader van de spoorverbinding met München.
- De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van het gesprek met de landelijke Staatssecretaris van Noordrijn-Westfalen in het kader van de verbinding Zwolle-Enschede-Münster.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Met de deelstaatsvoorzitter, zal ik maar zeggen.

De **voorzitter**:

Met de deelstaatsvoorzitter. Het wordt acuut aangepast. U hebt al gesproken met de Staatssecretaris. Dit gaat een gesprek zijn met de deelstaatsvoorzitter. Dat is nu aangepast.

- De Staatssecretaris zal de Kamer een brief sturen waarin wordt ingegaan op de scenario's en kosten met betrekking tot de verbinding Eindhoven-Aken.

Bij dezen zijn de toezeggingen vastgesteld.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik was druk aan het turven en afvinken. Wat was de exacte formulering van de toezegging over het toesturen van de SER-roadmap?

De **voorzitter**:

Die zal ik even herhalen. Dat was: de Kamer ontvangt in het najaar inzicht in de impact op Nederlandse reizigers van de SER-roadmap over ticketing. Daar had u inderdaad om gevraagd. Bent u daar tevreden mee?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Het is algemeen opgeschreven. We weten dat de intentie is om NS dat voor het debat over het hoofdrailnet te laten doen. Het gaat om een brief voor 12 oktober. Kan dat er nog aan toegevoegd worden?

De **voorzitter**:

Zeker. Dat is bij dezen gebeurd.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Fijn.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond. Er zijn geen nabranders meer. Daar doen we niet meer aan. Ik dank alle aanwezigen op de publieke tribune: alle Belgen,

Brabanders en Limburgers. Wie er allemaal ook zit: hartelijk dank voor uw komst. Ik wens u allemaal een behouden thuiskomst. Ik dank ook de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd via het digitale kanaal. Ik dank onze collega van de Dienst Verslag en Redactie. Ik dank onze trouwe Kamerbode, die altijd goed voor ons zorgt. Ik dank de Staatssecretaris en haar collega's. Ik dank ook alle leden der Staten-Generaal. Ik dank onze trouwe griffier. Hartelijk dank allemaal. Ik wens u allen een gezegende avond toe.

(Geroffel op de bankjes)

Sluiting 16.24 uur.