

Vergaderjaar 2009–2010

31 553

Grenzeloos Genoeg(en)?; Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer

Nr. 6

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 september 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 3 september 2009 voortgezet overleg gevoerd met minister Eurlings en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat en de leden Koopmans en Cramer over:

- **de initiatiefnota Grenzeloos Genoeg(en)?; Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer, d.d. 12 augustus 2008, (31 553, nr. 2);**
- **de beleidsbrief internationaal personenvervoer per spoor, d.d. 26 november 2008, (31 553, nr. 4);**
- **de voortgangsrapportage met betrekking tot grensoverschrijdend spoorvervoer, d.d. 14 juli 2009, (31 553, nr. 5).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Mastwijk, Jager, Roefs, Aptroot en Anker,

en de heren Koopmans en Cramer en minister Eurlings en staatssecretaris Huizinga-Heringa, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: De minister van Verkeer en Waterstaat zal iets later komen. Daar hebben wij begrip voor, maar de vergaderingen horen op tijd te beginnen en dus zullen wij alvast starten. Bovendien moeten wij uiterlijk om 17.00 uur stoppen in verband met een belangrijk ander debat. De ambtenaren van de minister zullen aantekeningen maken en de vragen noteren. Het debat zal zich in deze tweede termijn ook richten tot de initiatiefnemers.

De heer Roemer heeft andere dringende bezigheden en kan daarom niet aanwezig zijn. Hij heeft toegezegd de volgende keer er zeker bij te zijn en dan een vlammend betoog te berde te brengen.

De heer Anker heeft aangegeven dat hij in verband met een ander debat in deze Kamer deze vergadering voor 17.00 uur moet verlaten.

Aangezien de Kamer al een reactie van het kabinet heeft ontvangen en dit een tweede termijn is, stel ik voor om spreektijden te hanteren van maximaal zeven minuten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De heren Koopmans en Cramer hebben heel wat op gang gebracht. Eind vorig jaar ontvingen wij van de minister en de staatssecretaris hun visie op grensoverschrijdend regionaal vervoer. Daarmee complementeerden zij het drieluik. Er is nu een visie op het internationale, nationale en regionale spoorvervoer. Bovendien is invulling gegeven aan de motie-Verdaas. Uit de brief van november 2008 kunnen wij ook de conclusie trekken dat Europa onze ambitie op het gebied van grensoverschrijdend vervoer niet in de weg staat. Sterker nog, het zal ons verder helpen. Dat het internationaal spoorvervoer ook in de nationale markten capaciteitsanalyse zal worden meegenomen, is mooi binnengehaald.

De PvdA-fractie is verheugd over de uitgesproken bereidheid om eventueel tijdelijke startsubsidies te verstrekken om zodoende een aanjaagfunctie te vervullen voor nieuwe grensoverschrijdende ICE-verbindingen (Intercity Express) en voor regionale grensoverschrijdende treindiensten. Dit melden betekent natuurlijk ook dat ik dit dalijk meteen wil inkopen als ik mijn lijstje met projecten langs ga lopen. Het is ook prettig dat wij afgelopen juli weer een update hebben gekregen. Er wordt vooruitgang geboekt, alhoewel mondjesmaat, vooral op het gebied van de informatieverstrekking door de NS. Mijn vraag aan de initiatiefnemers is natuurlijk of zij tevreden zijn met de reactie van de staatssecretaris en de minister op hun aanbevelingen. Graag wil ik dus horen waarover zij wel tevreden zijn en waarover zij niet tevreden zijn.

Dan ga ik in op het amendement over 20 mln. Kunnen de initiatiefnemers nog eens aangeven wat daarvan nu is belegd en waarvoor het is belegd? Ik krijg tegenstrijdige berichten. Ik kan ook zelf hieraan een invulling geven, maar ik wil graag horen hoe hun lijstje eruit ziet.

Mijn grensoverschrijdende rondje. Ik ga hier niet meer vertellen hoe belangrijk de Avantis-lijn is. Dat heb ik al in de eerste termijn van het vorige debat heel nadrukkelijk gedaan. Naar onze mening dient van die 20 mln. een bedrag van 9 mln. naar de Avantis-lijn te gaan. Als de bedragen niet kloppen, dan hoor ik dat graag, maar dit is mijn informatie. De tramverbinding Hasselt-Maastricht: 6 mln. Dat is naar de mening van de Partij van de Arbeid in orde.

Ik wil het ook nog even hebben over de regions of connected knowledge: Eindhoven–Venlo–Düsseldorf en Eindhoven–Heerlen–Aken. De minister is zeer positief over het stapsgewijs realiseren van een gezonde business-case. Ik heb begrepen dat deze realisatie heel wat dichterbij kan komen als zij middelen vrij kunnen maken voor spooraanpassingen bij Venlo, elektrificatie en een verdubbeling op het traject Heerlen–Herzogenrath en voor de bekostiging van de aanschaf van materieel. Hoe staan de indieners, de minister en de staatssecretaris hier tegenover?

Ik kreeg trouwens ook een brief van Veolia, waarin nog eens werd gewezen op de 20 mln. die wij voor 90 seconden versnelling van de intercity gaan inzetten op het traject Heerlen–Sittard. Velen, waaronder de provincie Limburg, zijn ervan overtuigd dat dit een heel weinig effectieve investering is, zeker als straks een tienminutenscenario op de lijn Eindhoven–Utrecht wordt uitgevoerd, waardoor de intercity's uit Limburg zes minuten later in Utrecht zullen komen. Zes minuten later en 90 seconden sneller en dat voor 20 mln., dat lijkt mij bijna een desinvestering. Is dat allemaal al een gelopen race of kunnen wij dat geld ook gebruiken voor Heerlen–Herzogenrath? Ik heb ook begrepen dat elektrificatie kan betekenen dat er geen knelpunten meer zijn voorbij Heerlen en dat er ook viermaal per uur gestopt kan worden in Maastricht-Noord. Het lijkt mij gelet op onze ideeën over openbaar vervoer en de stimulering daarvan – ik denk even aan de bouw van de tunnel in Maastricht – heel zinvol als er een extra plek is waar treinen kunnen stoppen in Maastricht-Noord.

Het lijkt wel een erg Limburgs feestje, maar Limburg krijgt op die manier wel waar voor het geld. Deze provincie heeft wel een heel goede studie en inventarisatie gemaakt van hetgeen nodig is en daarmee kwam zij gewoon het eerst en zij was het meest concreet.

Is het de minister bekend of het geld voor de haalbaarheidsstudies inzake Nijmegen–Kleve en Nijmegen–Weeze inmiddels bij elkaar is gesprokkeld? In Twente gaat het om twee projecten. Voor het eerste, Hengelo–Oldenzaal–Bad Bentheim, wil men een pilot starten van drie tot vier jaar. Die kost 6 tot 8 mln. De medefinanciering door Overijssel en de regio Twente bedraagt voor ieder 1 mln. Met de Duitsers is afgesproken: 70% voor Nederland. Zij vragen nu of het Rijk de helft van de Nederlandse 70% wil bijdragen. Ik wil de minister graag herinneren aan de uitspraak in de brief over de startsubsidie. Ik hoop dat de minister bereid is om deze pilot in Twente mogelijk te maken.

Het tweede project is Enschede–Münster. De Nederlandse en de Duitse partners willen daarvoor graag een vervoerwaardestudie en een planstudie laten uitvoeren, om zo meer inzicht te krijgen in de effecten van de maatregelen en de daarmee gemoeide kosten. Ook hierbij is het de vraag of het Rijk de helpende hand wil bieden.

Mijn laatste vraag is aan de minister gericht. Hoe zit het eigenlijk met de Fenix-lijn? Ik begrijp dat dit dossier inmiddels naar Economische Zaken is verhuisd. Kan de minister mij daar iets over vertellen?

De **voorzitter**: Ik wil nog vertellen dat in de termijn van de Kamer per fractie twee interrupties worden toegestaan.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Mijn vragen en opmerkingen zijn in eerste instantie gericht aan de minister en de staatssecretaris. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat de initiatiefnemers zich geremd moeten voelen om waar zij dat dienstig achten zinvolle dingen te roepen. Het CDA was blij met de reactie van de bewindslieden op de initiatiefnota. Ik zeg het nog één keer, anders worden de heren verwaand: de nota van collega's Cramer en Koopmans is heel goed. Bij het kabinet is na de eerste euforie het enthousiasme wat weggeëbd. Van het resultaat valt immers nog niet zo veel te merken. In de regio is de nota goed geland. Het lijkt erop dat de achterstand in regio's snel wordt ingelopen. Ik zou zeggen: nu

op de pedalen, tussensprint, meters maken en de vele goede en kansrijke plannen de komende vijf jaar realiseren. Voor dit onderwerp is 20 mln. beschikbaar gekomen. Voor de besteding van het geld is een aantal voorstellen gedaan. Ik wil graag van de initiatiefnemers weten hoe zij tegen de invulling van die 20 mln. aankijken. Je kunt die 20 mln. immers maar één keer uitgeven.

Men is gewend dat het CDA initiatieven voor het spoor probeert te relateren aan de 5% groeid doelstelling voor het spoor. Ik probeer dit een beetje als een rode draad te hanteren bij de beoordeling van de verschillende zaken.

In de beleidsbrief van 26 november gaan de bewindspersonen in op de rolverdeling. In deze brief staan veel juiste opmerkingen, maar ik lees ook dat de bewindslieden, net als de Kamer, vinden dat V en W niet het initiatief naar zich toe moet trekken en dan frons ik toch wel even mijn wenkbrauwen. Volgens mij vindt in ieder geval een groot deel van de Kamer dat Verkeer en Waterstaat juist wel een actieve rol moet spelen.

Goede projecten zijn in het belang van de regio en van ons land. Ik noem maar weer de doelstelling van 5%. Verkeer en Waterstaat moet niet altijd in het laatste wiel gaan rijden en de demarrage van de regio maar afwachten. Goede plannen moeten direct worden opgepakt en uitgewerkt en er moet niet geaarzeld worden om de regio «op het spoor te zetten» van goede plannen. Entameren dus. Het is niet voor niks dat ik namens mijn fractie al een paar keer heb gezegd dat NS en ProRail moeten worden aangestuurd op basis van een concessie waarbij de politiek meer aan zichzelf houdt, en waarbij veel nauwkeuriger wordt opgeschreven wat de politiek wil. De minister moet meer kunnen sturen en de Kamer moet meer instrumenten en doelstellingen hebben zodat zij kan controleren en afrekenen. Over dat onderwerp, deze rolverdeling, heeft Rover rake woorden geschreven. Daar voelen wij ons meer bij thuis dan bij de afwachtende lijn in de brief van het kabinet. Graag hoor ik van de minister of de staatssecretaris – het kabinet spreekt met één mond – dat het kabinet wel degelijk van plan is om regelmatig aan de kop van het peloton te gaan fietsen.

Dat in mijn betoog een aantal wielertermen voorkomen, heeft natuurlijk alles te maken met het fantastische feest van de Vuelta in Drenthe, de enige echte fietsprovincie van Nederland. Ik zie dat de staatssecretaris, die veelvuldig al fietsend in Drenthe wordt gesignaleerd, dit herkent. Hulde daarvoor! Mocht ik nog zo'n uitstapje maken, dan is bekend waar dit vandaan komt.

De bewindspersonen schrijven dat BDU-gelden (Brede Doeluitkering) wel degelijk gebruikt mogen worden voor investeringen en grensoverschrijdende infrastructuur, maar dat de Wet personenvervoer exploitatiesubsidie voor deze verbindingen niet toestaat. Daar lijkt mij wat aan te doen. Wij verwachten dan ook binnen enkele weken een wetsvoorstel waardoor dit wel wordt mogelijk gemaakt. Als wij dat met z'n allen een nuttige zaak vinden, moet dat kunnen. Ik zeg erbij dat mijn fractie niet te beroerd is om op dit punt een initiatiefvoorstel te doen. De vraag is natuurlijk of de minister en de staatssecretaris dit gaan oppakken. Als zij daar prijs op stellen, wil ik ter ondersteuning nog wel een motie indienen, maar wellicht hoeft het zover niet te komen.

Dan de voortgangsrapportage van 14 juli. De bewindspersonen schrijven dat een concrete verbetering op het gebied van reisinformatie onderweg is. Dat is goed nieuws, maar het werd ook wel tijd. Gisteren heb ik over dit onderwerp namens mijn fractie een algemeen overleg aangevraagd. Laat dat goede nieuws tijdig tot ons komen.

Wij zijn niet enthousiast over de tarieven voor treinkaartjes die worden gekocht aan de balie. Een toeslag van €10 is gewoon te ruig, zeker als je weet dat twee derde van de kaarten nog altijd aan de balie wordt verkocht. Op het moment dat je bijna alles overal bij de automaat kunt doen, is zo'n toeslag begrijpelijk om de aankoop bij de balie te ontmoeten.

digen. Daar kan ik mij iets bij voorstellen, maar deze demarrage van de spoorwegen moet niet tot een heuse ontsnapping leiden. Terughalen die vluchters. Ik wil graag van de minister of de staatssecretaris een reactie op dit onderwerp.

Ik lees dat het algemene uitgangspunt blijft dat een rendabel en toekomstvast treinproduct voldoende marktomvang vereist. Dat schrijven de minister en de staatssecretaris en dat is helemaal waar. In de initiatiefnota ging het echter om het dilemma dat bij grensoverschrijdende verbindingen wel wordt verlangd dat zij rendabel zijn, terwijl dat bij binnenlandse regionale verbindingen niet wordt verlangd. Je zou van een zekere rechtsongelijkheid kunnen spreken. Je kunt ook zeggen – en dan kom ik weer terug op de 5% groeidoelstelling – dat de kosten in dit geval voor de baat zouden moeten gaan. Hoe moet ik dit zien?

Een aantal regio's heeft concrete voorstellen gedaan. Het kabinet steunt het project Hengelo–Bad Bentheim, de Avantis-lijn, en RoCK (Regions of Connected Knowledge) Eindhoven. Over die projectvoorstellen komen wij later dit jaar waarschijnlijk bij het MIRT te spreken. De vraag over de verdeling van de 20 mln. heb ik al op tafel gelegd, maar naar de mening van het CDA kan ook voor deze projecten uit de 20 mln. worden geput, als het maar niet leidt tot het achteropraken van andere projecten. Ik noem bijvoorbeeld Enschede–Gronau.

Over een paar projecten heb ik nog wat vragen. Ik wil graag een reactie van de minister horen op het plan om het geld dat oorspronkelijk bestemd was voor reistijdverkorting tussen Sittard en Geleen, in te zetten voor een verbetering op het traject Heerlen–Aken, namelijk een kwartier tijdswinst voor de HST (High Speed Trains)-Connect. Het is misschien een beetje appels en peren, dat realiseer ik mij, maar vijftien minuten vind ik interessanter dan 90 seconden. Wat ik overigens heb gemist, is een reactie op het traject Venlo–Mönchengladbach. Ik wil hierover graag wat horen van de initiatiefnemers.

Dan nog even Enschede–Gronau. De plannen voor het tweede spoor bij Glanerbrug liggen sinds de heropening in 1999 wat te verstoffen. Een oordeel hierover kan volgens ons nu wel gegeven worden, zeker nu de aanbesteding opnieuw moet worden gedaan.

De minister zegt toe de ICE-verbinding met Duitsland beter op de kaart te willen zetten. Nou hoop ik dat ik daar meer onder moet verstaan dan het dikker maken van de lijn met een markeerstift, want dat zet natuurlijk geen zoden aan de dijk. Er moet wel degelijk gekeken worden naar de mogelijkheden voor en de kansen van een HSL(Hoge Snelheidslijn)-Oost. Ik noem maar even het Verdrag van Warnemünde. Wij maken een HSL Amsterdam–Utrecht–Arnhem en de Duitsers maken een goede aansluiting op de Betuweroute. Wij hebben daarbij gewoon afgesproken om die lijn fors te verbeteren.

Roosendaal. Ruim een jaar na het verschijnen van de initiatiefnota is slechts één verbetering te constateren. De minister heeft namelijk toegezegd dat het perron op termijn wordt aangepast voor een betere instap in het Belgische materieel. «Hulde! Hoera!», zou ik zeggen, maar het schiet allemaal niet op. Het resultaat blijft uit. Ik sprak straks even over de rolverdeling. Het is frappant dat de Belgische collega van onze minister direct opdrachtgever is van de Belgische spoorwegen. Kan dat misschien ook iets voor ons zijn? Volgens mij drinken beide ministers graag een pint. Ook de tongval sluit redelijk op elkaar aan. De taal kan het probleem dus niet zijn. Wanneer worden wij verblijd met concrete afspraken?

Ik heb hier twee alleraardigste boekjes over taal, Vueltaal in dit geval. Ik ga deze exemplaren straks overhandigen aan de minister en de staatssecretaris. Waarschijnlijk kent de staatssecretaris dit boekje al. Er staan een paar heel aardige spreuken in, in het Drents, in het Spaans en in het algemeen beschaafd Nederlands. Bij de uitvoering van de nota zou ik de minister een van deze uitspraken willen voorhouden. Ergens in dit boekje staat namelijk een typisch Drentse opmerking: «le zult wal geliek hebben».

Als een Drent dat tegen u zegt, dan betekent dat eigenlijk dat hij geen woord gelooft van wat u zegt.
Maak de nota waar. Maak er werk van.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik reageer wat vertraagd, want ik moet de ondertiteling nog lezen. Ik heb ook gefietst, maar niet overdreven veel en niet in de provincie Drenthe. Kennelijk heb ik deze zomer toch iets gemist. Voorzitter. Collega De Krom heeft vorig jaar in eerste termijn gereageerd op de initiatiefnota. Alle lof voor de initiatiefnemers. In grote lijnen zijn wij het eigenlijk eens. De heer De Krom heeft namens de VVD wel de kanttekening gemaakt dat wij het wel degelijk eens zijn met de twee bewindslieden dat het initiatief ligt bij regionale overheid, bij de provincie en de gemeente. Zij kunnen het beste bepalen welk regionaal grensoverschrijdend vervoer gewenst is. Zij doen de voorstellen. Wij vinden wel dat het Rijk, om dit op gang te helpen – de startproblemen, de investeringen – letterlijk en figuurlijk een duit in het zakje zou moeten doen. De eerste rol is echter voor de regionale overheden weggelegd, die ook het andere personenvervoer regelen. Dat moet naar onze mening zo blijven. De macht en het initiatief moeten dus niet naar het ministerie, de minister en de staatssecretaris gaan. Wij zijn het hierover zeer eens met het kabinet.

Het internationale personenvervoer per spoor. Het kabinet spreekt in de brief over de spoorverbindingen tussen de belangrijkste Nederlandse economische centra en het Europese achterland. Nu is er geen gemeente die niet vindt dat zij een belangrijk economisch centrum is. Ik wil daarom van de regering weten welke norm zij daarbij hanteert. Op wie gaan wij ons richten? Wie komen hiervoor wel in aanmerking en wie niet? Een aantal concrete projecten zien wij al, maar wij menen toch dat een beetje moet worden vastgelegd op welke centra zich dit concentreert.

Dan de verantwoordelijkheid van de minister voor initiatieven voor landsdeeloverschrijdende verbindingen. Wij vonden het wel grappig dat de minister hierbij de Zuiderzeelijn en de HSL-Oost noemt. Ik weet niet of hij zijn eigen brief goed heeft gelezen, maar dat vinden wij een beetje gek. De Zuiderzeelijn is immers afgeblazen en de HSL-Oost is op dit moment niet bepaald actueel. Laten we eerst de treinen op de HSL-Zuid maar eens laten rijden zoals de bedoeling is. Een paar andere voorbeelden lijken ons heel prima.

Over de 20 mln. is al gesproken. Wij vinden dat wij goed moeten kiezen. Als wij het geld kwijt kunnen aan goede grensoverschrijdende projecten, dan moeten wij dat zeker doen. Wij vinden dat het Rijk dat moet doen. Er is nu een goed initiatief van de collega's voor een amendement. Een goed voorbeeld van een initiatief uit de regio geeft de provincie Limburg. Zij kunnen bij de pakken neerzitten en zeggen dat in Parkstad Limburg de bevolkingsdichtheid wat terugloopt en dat het allemaal zo moeilijk is, maar wat doen zij? Zij zeggen dat zij geweldige kansen hebben aan de oostkant. In Duitsland heb je forse economische ontwikkelingen. Een aantal leden van deze commissie is op bezoek geweest bij de RWTH, de Rheinisch Westfälische Technische Hochschule Aachen. Daar wordt enorm geïnvesteerd en dat biedt heel veel mensen werk. Misschien kunnen die mensen in Parkstad gaan wonen. Aan de westkant is er de alliantie met Eindhoven. Daar zit de industrie met het brainpark. De vier projecten die deze regio aandraagt, vinden wij eigenlijk alle vier, voor zover wij dat kunnen beoordelen, goed. Laat dat dus in principe gebeuren. De Avantislijn is echter prioriteit nummer één. Dat moet gebeuren. Als dat uit de 20 mln. kan, is dat prima. Wel plaatsen wij de kritische kanttekening die collega Roefs ook naar voren bracht. Haar verhaal zou je bijna een op een kunnen vergelijken met mijn verhaal. Een bedrag van 20 mln. voor 90 seconden versnelling op het traject Heerlen – Sittard is wel heel veel. Dat geld kun je naar onze mening beter inzetten. Het geld klotst bij het Rijk nu eenmaal niet tegen de plinten. Ik ben benieuwd wat de initiatiefnemers

hiervan vinden. Overigens sluit ik mij aan bij de vraag van mevrouw Roefs naar de mening van de initiatiefnemers over de reactie van de regering op hun voorstellen.

In grote lijnen kunnen wij ons vinden in hetgeen de regering schrijft over de andere projecten. In feite is er altijd een positieve houding, maar een aantal projecten moet verder worden uitgewerkt. Er moet nog meer worden gekeken naar de financiering en naar de vervoersmogelijkheden. Ook moet bekeken worden hoeveel mensen daarvan gebruik gaan maken. De positieve beoordeling door de regering van het pilotproject Hengelo–Oldenzaal–Bad Bentheim vinden wij prima. Wij hopen dat snel iets kan worden geregeld. Ook bij de toegezegde medewerking aan de verbinding tussen de regio Eindhoven en Venlo–Düsseldorf en Heerlen–Aken moeten zo snel mogelijk spijkers met koppen worden geslagen.

Ik zag nog een brief van de Fietsersbond. Zij vinden het prettig als wordt geregeld dat ook bij grensoverschrijdend vervoer de fiets kan worden meegenomen. In Nederland kan de fiets vaak wel worden meegenomen in de trein, maar bij grensoverschrijdend verkeer is dat wat lastig. Wij kunnen ons best indenken dat dit iets positiefs is. Hoe denkt de regering daarover? Kunnen wij dat zo veel mogelijk hierbij betrekken?

Mijn laatste vraag sluit aan bij de vraag van collega Mastwijk over de verkoop van kaartjes voor een internationale treinreis. Wij hebben ook gezien dat wordt gesproken over € 10 aan administratiekosten voor kaartjes met reservering en over € 3,50 voor kaartjes zonder reservering. Tja, als wij het hebben over aantrekkelijk maken... Gisteren hebben wij gesproken over administratiekosten bij boetes. Ik wil niet zeggen dat je boetes aantrekkelijk moet maken; toen hadden wij om andere redenen bezwaar. Je wilt toch dat de mensen die kaartjes kopen? Wij vinden dit wel gek. Wij zien graag een onderbouwing van die € 10 en die € 3,50. Wij hebben een beetje het idee dat daar met de vork is geschreven en dat alle kosten tien keer zijn toegerekend.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de heren Koopmans en Cramer dat ik weer eens in deze commissie mag zijn. Dat is altijd weer een genoegen.

De barrière van de grens voor het spoor moet geslecht worden. In meer regio's worden inmiddels onderzoeken gedaan en dat is een grote winst van de initiatiefnota van de collega's Cramer en Koopmans. Er liggen kansen om weinig gebruikt of zelfs roestend spoor in te zetten voor een betere regionale bereikbaarheid. Dat kan vaak met relatief kleine aanpassingen.

Ik richt mij vandaag vooral op de antwoorden van de bewindslieden over de initiatiefnota. Ik vraag hun eerst of zij een reactie willen geven op de kritiek van onder anderen Rover dat de bewindslieden niet reppen over het geboden basisoniveau van het openbaar vervoer in de grensregio's, zoals is geadviseerd door de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Juist gezien de grensproblematiek roep ik de bewindslieden op de plannen van de regio's enthousiast te ondersteunen.

Om de knelpunten beter in beeld te krijgen, ziet de ChristenUnie in de nationale markt- en capaciteitsanalyse graag voor de grensoverschrijdende lijnen een analyse van knelpunten per spoorlijn. Graag hoor ik hierover een toezegging van de bewindslieden. Dan weet je waar het fout gaat en wat wij daar snel aan kunnen doen.

Er is voortgang op het gebied van actuele reisinformatie op de stations. De ChristenUnie vraagt de bewindslieden om voorrang te geven aan de stations bij de grens, zoals de stations in Roosendaal, Maastricht, Heerlen en Enschede. Volgens de NS zouden de reizigers geen behoefte hebben aan informatie op stations over het openbaar vervoer net over de grens. Wij vragen ons dat af. Kan de Kamer het NS-onderzoek krijgen?

Aan de beschikbaarheid van kaartjes wordt volgens de bewindslieden hard gewerkt. Dat 90% van de kaartjes bij de kaartautomaten kan worden

gekocht, klinkt mooi, maar dit geldt alleen voor de kaartjes voor rechtstreekse verbindingen, en dan alleen voor de verbindingen van de NS. Het aantal bestemmingen is echter veel groter. Kopen via het internet is ook geen alternatief, omdat de NS-site nog steeds de grensovergangen bij Venlo en Heerlen negeert. De ChristenUnie roept de bewindslieden op hier samen met NS op de heel korte termijn echt werk van te maken. Wij hopen meer te horen dan «we gaan nog eens met ze praten». Het kan toch niet zo moeilijk zijn om die grensovergangen in het systeem op te nemen? De ChristenUnie vraagt zich af of wij voor de afstemming van concessie-termijnen aan beide kanten van de grens niet iets moeten verzinnen in de Wet personenvervoer. Graag hoor ik de visie van de indieners en van de bewindslieden op de consumenteninspraak bij grensoverschrijdend spoorvervoer, gelet op de klachten van Rover hierover.

Fietsen mogen in de Thalys alleen maar mee als het voorwiel is gedemonteerd en de fiets in een fietshoes is verpakt. Professionele fietsers vervoeren op deze manier hun fiets. De ChristenUnie vindt dat veel te ingewikkeld. Kan de minister in overleg met NS Fiets ervoor zorgen dat dit probleem snel wordt opgelost? Dan kan ook de gewone fietser zijn fiets meenemen.

Een aantal trajecten. Mij valt vooral op dat er allerlei onderzoeken worden gedaan en gesprekken worden gevoerd. Prima, praten is goed, maar sommige gesprekken lopen wel al heel erg lang. Ik mis een planning. De ChristenUnie heeft samen met het CDA vorig jaar 20 mln. geregeld. Mijn fractie vindt dat de schop nu snel de grond in moet.

De voorspelde reizigersgroei voor het traject Hengelo–Bad Bentheim is 50%. Dat is tien keer de kabinetsambitie. Toch noemen de bewindslieden dit beperkt. De door de regio gewenste pilot mag van de ChristenUnie snel starten. Nog interessanter wordt het overigens als deze trein zou doorrijden naar Rheine.

Bij Enschede–Gronau zou de ChristenUnie graag zien dat naar het hele netwerk in de regio wordt gekeken, dus niet alleen naar een inhaalspoor bij Glanerbrug. Gebeurt dit en wanneer zijn de resultaten van de planstudie beschikbaar?

Utrecht–Keulen en het regionale deel Arnhem–Emmerich. In de motie-Koopmans/Cramer is gevraagd naar een onderzoek voor de HSL-Oost. Wordt in de planstudie ook ingegaan op de stappen na 2020, zoals gevraagd in de motie? Onderzoek uit 2005 toont al aan dat de verbinding Arnhem–Emmerich kostendekkend is en per werkdag 920 reizigers oplevert. Dat is toch interessant in vergelijking met Aken–Heerlen, dat toen circa 600 reizigers per dag had. Ik vind het daarom jammer dat deze verbinding door alle onzekerheden nog niet kan worden meegenomen in de nieuwe aanbesteding van het regionale spoor in deze regio. Heerlen–Landgraaf–Aken is het op een na laatste traject dat ik wil noemen. Limburg pleit ervoor om de 20 mln. uit het amendement van de heer Van Hijum uit 2006 voor 90 seconden reistijdwinst tussen Sittard en Heerlen niet te besteden aan deze reistijdverkorting, maar aan spoorverdubbeling. Hier is al eerder iets over gezegd. Dit is een eerste stap naar de door ons allen gewenste ICE vanaf Eindhoven. Het idee vind ik interessant, maar ook verbazend, want kennelijk zijn de maatregelen voor reistijdverbetering bij Sittard na drie jaar nog steeds niet gestart. Hoe zit dat, zo vraag ik de minister.

De gang van zaken bij het station Eijsden blijft de ChristenUnie verbazen. Ik lees veel over kosten, maar weinig over baten, maar die horen er wel bij. Ik mis een totaal kosten-batenplaatje. Het zou technisch niet mogelijk zijn dat stoptreinen tot dit station doorrijden. Aan de heer Cramer vraag ik hier eens uit te leggen waarom een oplossing maar liefst 8 mln. zou moeten kosten. Arcadis concludeert dat er maar een potentieel is van 368 reizigers op dit station. Waar komen volgens de bewindslieden dan de 522 reizigers uit 2006 vandaan? Dit vraag ik zeker nu hetzelfde rapport stelt dat de punctualiteit nogal te wensen overliet. Ik lees dat deze lijn bovendien

een TEN(Trans European Network)-lijn is. Is Europa bij aanpassingen voor TEN-lijnen niet verplicht om ERTMS aan te leggen?

De **voorzitter**: Ik heet de beleidsmedewerkers apart welkom. Het zijn de heer Visser van de ChristenUnie, de heer Iddink van de CDA-fractie en de heer Clemens namens Parkstad Limburg, die de initiatiefnemers mede heeft ondersteund.

Ik geef het woord aan de heer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Clemens zit hier overigens ook als adviseur van de indieners.

Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in tweede termijn. Daaruit blijkt wederom dat er in de Kamer grote steun is voor onze nota.

Ik zal het algemene deel bespreken en het deel ten zuiden van Nijmegen, tot aan Zeeland. De heer Cramer zal het deel noordelijk van Nijmegen bespreken en hij zal ingaan op de ingewikkelde dingen.

Ons is gevraagd wat wij van de brief van de bewindslieden vinden, van hun reactie op onze nota. Wij zijn het eens met de opmerking dat de bewindslieden onze nota hebben omarmd. Zij vinden het een prima initiatief en adviseren ons en de regio's om hiermee aan de slag te gaan. Het kabinet wil dat ook. Ik ga zo nog in op de verdeling van de centen.

Eerst zeg ik iets over de rolverdeling. De desbetreffende passage in de brief van de minister en de staatssecretaris vinden wij iets te zuinig. De heer Aptroot was het eens met de minister dat geen macht naar Den Haag toe moet gaan. Daar gaat het ons ook helemaal niet om. Wij willen dat iedereen zich betrokken gaat voelen bij het stukje niemandsland. Dat was mede aanleiding voor het schrijven van deze nota. Wij willen dat de minister en de staatssecretaris voor elk van de trajecten iemand op het departement aanwijzen die daarbij een grote betrokkenheid heeft. Deze persoon krijgt dan een soort dienstopdracht: ga daarmee aan de slag en bekijk hoe wij dat kunnen organiseren, uitgaande van de initiatieven die er in de regio zijn. Ik wil de minister vragen om daar nog eens op te reageren. De houding van het departement moet niet afwachtend zijn, zodat de regio het volop moet oppakken en steeds maar op en neer moet blijven rijden tussen ProRail, de minister et cetera.

Terzijde zij nog even gemeld dat de heer Cramer en ik hebben besloten om na dit overleg te bekijken op welke punten wij onze initiatiefnota zullen aanpassen. Wij laten dat dan ook aan de voorzitter van de Kamer weten. Als de Kamer daaraan behoefte heeft, kan de aangepaste nota worden vastgesteld. Wij zouden dat overigens wel op prijs stellen. Dan weet het kabinet daarna waar de Kamer zich in kan vinden. Het belangrijke punt van de rolverdeling willen wij dus nog wel een beetje aanspitsen. Er is een aantal opmerkingen gemaakt over de verschillende trajecten en de verdeling van het geld. Het is erg goed om te zien dat tal van regio's ons idee enthousiast hebben opgepakt. Dat hebben zij niet alleen met woorden gedaan, zij hebben daar ook geld aan toegevoegd. Met name de provincie Limburg mag geprezen worden. Deze provincie is het echter aan haar ligging verplicht – zij heeft een rijksgrens van 250 km – dat zij ook voor het initiatief van het statenlid Titulaer 20 mln. beschikbaar heeft gesteld. Dat is buitengewoon positief. Daarmee wordt voldaan aan hetgeen wordt beschreven in het amendement dat de heer Cramer en ik hebben ingediend. Er is 20 mln. beschikbaar, maar als er een cofinanciering is, willen wij dat dit geld wordt ingezet. De Avantis-lijn en dergelijke zijn daarbij genoemd. Ik denk nu ook aan de lijn bij Enschede, maar daarop zal de heer Cramer zo ingaan.

De provincie Limburg – mevrouw Roefs en de heren Anker en Mastwijk vroegen daarnaar – heeft zo hard gewerkt dat de oorspronkelijke onderverdeling die indertijd in het amendement als een suggestie is opgenomen, volop is ingevuld. De provincie heeft meer gedaan voor die centen. Wij zeiden dat voor de Avantis-spoorlijn 15 mln. beschikbaar was,

maar de provincie heeft gesteld dat meer kon gebeuren omdat zij namelijk ook zelf geld beschikbaar heeft gesteld. Wij zijn er ook positief over dat er ook aan de Duitse kant bewegingen zijn. Duitsland heeft 19 mln. beschikbaar gesteld. De onderverdeling die nu door de provincie is aangeleverd en waarbij de provincie zelf de cofinanciering verzorgt – 9 mln. voor de Avantis-lijn en 6 mln. voor het deel Hasselt–Maastricht – vinden wij heel goed. De heer Cramer zal dadelijk ingaan op de rest van de middelen. In het hele land zijn regio's enthousiast aan de slag gegaan. Mocht het straks nodig zijn, dat moeten wij bij de behandeling van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) hier of daar voor regio's met goed onderbouwde businesscases, over een aantal miljoenen gaan praten. Daar moeten wij straks nog maar eens in de Kamer over praten, als de bewindslieden al niet bij de begrotingsbehandeling met dat soort voorstellen komen. Het systeem heeft goed gewerkt en wij roepen de regio's dan ook op om het met elkaar waar te maken.

Het is goed om te zien dat de regio Parkstad ook zelf middelen heeft ingezet. Het is ook goed om te melden dat iedereen daaraan heeft meegewerkt: Duitsland, de regio Parkstad, de provincie Limburg. Gedeputeerde Kersten heeft dit volop getrokken en er stad en land voor afgereisd. Hij is overal geweest. Ook hier is hij vaak geweest om ons te laten weten dat het noodzakelijk is om daarvoor geld te reserveren.

Het tweede deel gaat over het amendement-Van Hijum/Dijksma. Daarin is indertijd 20 mln. gereserveerd voor een reistijdverkortung van 90 seconden op het traject tussen Sittard en Heerlen. De Kamer heeft daar toen intensief over gediscussieerd met de minister. Als de heer De Krom er gezeten zou hebben in plaats van de heer Aptroot, zou hij waarschijnlijk triomfantelijk hebben gezegd: «zie je wel, ik heb gelijk gekregen». Hij heeft zich toen immers fel verzet tegen 20 mln. voor 90 seconden. Als er geen alternatief zou zijn – en destijds was er geen alternatief – dan zou die keuze ook verantwoord zijn. De provincie Limburg heeft ons en het kabinet echter laten weten dat de 20 mln. ook anders kan worden ingezet. Als die niet voor het traject Sittard–Heerlen wordt ingezet, maar wel voor het traject Heerlen–Herzogenrath, dan wordt het enkel spoor daar een dubbel spoor en dan wordt een en ander elektrisch. Door het verhelpen van deze bottleneck wordt dan een fantastische verbetering van de reistijd bereikt. Dat zou ook een enorme opstap zijn voor Eindhoven–Heerlen–Aken. Ik denk dat dit geweldig de moeite waard is. Wij ondersteunen die beleidswijziging. Wij zeggen ook tegen de minister dat wij daar enthousiast over zijn. Even terzijde: er ligt nog een amendement, maar misschien zal de minister nog ingaan op de vraag hoe wij dat precies moeten organiseren. Inhoudelijk is het een goede keuze.

Ik ben het met de heer Anker eens dat het goed is om niet drie jaar te gaan praten voordat wij die 20 mln. investeren.

Als de minister daar iets van weet – en daar gaan wij van uit – zouden wij van hem graag nog iets horen over de ontwikkeling van de businesscases rond Eindhoven–Heerlen–Aken en Eindhoven–Venlo–Düsseldorf. Het is een soort onderhandelingstraject. Het lijkt erop dat de lijn naar Aken winstgevend kan zijn. De lijn naar Venlo–Düsseldorf is wat minder winstgevend. Natuurlijk is die minder winstgevend. Ik wil dat ook de minister voorhouden. Die lijn is minder winstgevend omdat voor de Deutsche Bahn op het stuk Venlo–Düsseldorf de «Trassenkosten», de infraheffing, «schrecklich hoch» zijn. Wij willen aan de minister van Verkeer en Waterstaat vragen of hij daarover eens met zijn nieuwe jonge collega in Noordrijn-Westfalen, de heer Lienenkämper, en met zijn bondscolllega, de heer Tiefensee, wil praten. Dat is natuurlijk echt een bottleneck in dat gebied.

Mevrouw Roefs en de heer Mastwijk vroegen waarom wij niks hebben opgenomen over het deel Venlo–Mönchengladbach. Dat heeft te maken met het feit dat over deze lijn nu vooral goederenverkeer gaat. Daar zijn een aantal voordelen te behalen. Misschien is het goed om daar even op

in te gaan. Misschien kan de minister van Verkeer en Waterstaat hier ook nog even op ingaan. Het is de lijn Venlo–Viersen–Mönchengladbach. Van Mönchengladbach kun je dan weer naar Düsseldorf en Duisburg toe. In Viersen gaat het al heel erg lang over de Viersener Kurve. Daar doet zich stevige problematiek voor. Gelet op de enorme logistieke bedrijvigheid in Venlo en de enorme logistieke bedrijvigheid in Duisburg, zou het fantastisch zijn als daarvoor oplossingen gevonden zouden worden en als daarover met elkaar wordt gesproken. Misschien zou ons dat zelfs wat waard moeten zijn. Ik wil de minister van Verkeer en Waterstaat dan ook vragen om dat eens te bespreken. Dat geeft enorme reistijdverkortingen en kwaliteitsverbeteringen voor het vervoer van personen en van goederen over het spoor. Het gaat om 600 meter spoor. Ik snap ook wel dat het in Viersen ingewikkeld ligt.

Bij de MIRT-behandeling van 2009 heb ik namens mijn fractie opmerkingen gemaakt over de HSL. Dit gaat niet helemaal over het regionale grensoverschrijdende openbaar vervoer, maar wij zijn wel benieuwd naar het onderzoek dat de minister heeft aangekondigd. Wij hechten eraan om te zeggen dat deze ICE-verbinding de naam «ICE-verbinding» heel vaak niet waard is. Vanaf Utrecht komt de trein achter stoptreinen en goederentreinen en bij Arnhem is het al helemaal toeval als hij een keer mag vertrekken. Dat is natuurlijk geen ICE-lijn. Dat moet echt anders. Misschien kan de minister van Verkeer en Waterstaat zich nog herinneren dat zijn ambtsvoorganger, mevrouw Netelenbos, bij het afblazen van de HSL-Oost, heeft laten weten dat daarvoor in de plaats wel een aantal verbeteringen zou worden aangebracht. Die zitten nog altijd in de categorie «wel eens over gesproken, maar nog nooit wat aan gedaan». Wij willen dat graag bespreken in relatie tot het onderzoek dat de minister heeft aangekondigd.

Weet de minister hoe het staat met de financiering van het Belgische deel van de lijn Hasselt–Maastricht? Dat is voor ons van belang, gelet op de inhoud van de nota.

De heer Mastwijk heeft terecht opgemerkt dat met 5% groei nooit is bedoeld dat deze groei alleen maar in de Randstad of op slechts een beperkt deel van het net moet plaatsvinden. 5% groei op elke lijn kan overigens niet betaald worden, maar het zou wel de politieke inzet moeten zijn om deze groei zo veel mogelijk op alle lijnen te halen. Wij zijn het daarover dus erg met hem eens.

De heer Anker vroeg ons het grensoverschrijdend verkeer en de LMCA's (Landelijke Markt en Capaciteitsanalyses) hierbij te betrekken. Dat ondersteunen wij volstrekt. Het is heel erg goed om dat te doen. De minister schrijft er al iets over in een brief, maar misschien kan dat nog iets scherper.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Cramer, de andere initiatiefnemer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Nu komen de moeilijke verhalen.

De heer Aptroot heeft opgemerkt dat het vooral moet gaan om regionale energie. Hij heeft daarmee een goed punt en volgens mij is dat ook net de kern van de nota. Wij hebben beoogd de lokale of regionale energie te mobiliseren en deze landelijk te faciliteren. Dat is een tweeslag die gemaakt moet worden en wij hebben dan ook geprobeerd om deze nadrukkelijk in de nota te verwoorden. De heer Koopmans heeft al uitgebreid gezegd tot welke resultaten dit heeft geleid in het Limburgse. Wij zijn ook heel tevreden met hetgeen is gebeurd in de regio Hengelo. Ook voor het traject Groningen–Leer is men duidelijk op zoek naar een manier om dit een zet te geven. Dat is dus een belangrijk onderdeel van deze nota.

Verskillende sprekers hebben gesproken over de reisinformatie. Wij steunen het pleidooi om de reisinformatie op de stations bij de grens als eerste aan te pakken. Dat zou kunnen met InfoPlus. Wij denken dat dit een goede manier is. Overigens waren er ook collega's die zeiden dat de beschikbaarheid van reisinformatie al verbeterd, maar ik heb daarmee recentelijk toch een paar buitengewoon vervelende ervaringen opgedaan, die zich niet eens aan de grens voordeden. Dat reizigers net over de grens niet zo'n behoefte zouden hebben aan informatie over het openbaar vervoer, wat de NS stelt, heeft ons buitengewoon verbaasd. Die vraag zou ik dan ook willen voorleggen aan de minister. Het lijkt mij dat de behoefte van de reizigers overal min of meer gelijk is. Dat geldt dus ook voor de reizigers in de grensregio's. Dat moet naar onze overtuiging dus in orde zijn.

Wij onderschrijven de opmerkingen van de heer Anker over kaartjes die verkrijgbaar zijn via de automaat of het internet. De bewindslieden zien lichtpuntjes, maar uit eigen ervaring kan ik zeggen dat dit echt nog wel een heel zwak punt is. Ik roep de bewindslieden dan ook op om de ambities op dit punt samen met de NS flink op te schroeven. Moet hiervoor niet samen met de NS een actieplan met doelstellingen worden opgesteld, zodat dit op korte termijn kan verbeteren?

Het lijkt ons niet meer dan logisch dat consumentenorganisaties inspraak krijgen bij grensoverschrijdend openbaar vervoer. Wel zit ik dan een beetje met de status ervan, omdat het vervoer plaatsvindt op een geliberaliseerde markt en dus niet per se een concessie nodig is. Omdat in de praktijk toch vaak sprake zal zijn van een monopolie vind ik echter dat iets geregeld moet worden voor het consumentenoverleg. Ook dan wil ik de bewindslieden vragen of dit op Europees niveau kan worden geregeld dan wel of zij de vervoerders met argumenten kunnen overreden. Dit sluit ook aan op een van de aanbevelingen uit ons rapport, waarin dit juist wordt gezien als een rol van de regering. Omdat een en ander wat complexer is, zou dat niet alleen maar moeten voortvloeien uit regionale afspraken. Er zijn diverse opmerkingen gemaakt over regionale projecten. Wij zijn het met die sprekers eens dat snel besluitvorming nodig is. Er ligt geld op de plank bij Rijk en regio. Collega Koopmans heeft al uitgebreid gesproken over de inspanningen die Limburg op dit gebied heeft verricht. Wij denken echter ook aan Hengelo–Bad Bentheim. De sprekers noemen bijvoorbeeld de pilot voor een nieuwe stoptrein. De heer Anker vroeg of het niet ideaal zou zijn als deze trein kan doorrijden naar Rheine. Ik ben het daarmee eens. Anders dan in de reactie van de minister staat, wordt direct aangesloten op het ICE-netwerk als je de lijn doortrekt naar Rheine. Dan heb je dus een heel snelle verbinding met het ICE-netwerk in Duitsland vanuit het noorden van Nederland. Het is belangrijk om te constateren dat er in die regio nu al 2 mln. op tafel ligt. Als de treinen worden omgebouwd, zou de lijn bij de proef wellicht meteen tot Rheine kunnen lopen. Een handicap is nu wel dat de aanbesteding in Duitsland is mislukt. Toch menen wij dat het goed is om daarop in te blijven zetten en te bekijken wat op dit vlak kan worden verbeterd. Als Duitsland daaraan zijn portie wil bijdragen en de regio zelf ook een belangrijk deel op tafel legt, dan steunen wij het pleidooi van mevrouw Roefs om te bekijken of het mogelijk is om subsidie beschikbaar te stellen voor het resterende deel van de overblijvende 70%. Dat schrijft de minister overigens ook in zijn reactie. Wij denken hierbij ook aan de aanbeveling om het materieel om te bouwen. Dat kan een tijdelijke oplossing zijn voor de verbinding met Rheine. Dat is nou een mooi voorbeeld waarbij een synergie over de verschillende spanningsnetwerken kan worden bereikt. Dat gaat dan meer passagiers opleveren dan het aantal passagiers waarop in de reactie van de minister wordt geïndiceerd.

Ik ben het met de heer Mastwijk eens dat de HSL-Oost niet alleen maar een lijn op de kaart moet zijn die met een viltstift dikker is gemaakt. Dat is ook niet de intentie geweest van de indieners van de desbetreffende

motie. Het is jammer dat Arnhem–Emmerich en de HSL-Oost die daar eigenlijk overheen loopt, niet meer in het lopende onderzoek en de aanbesteding die nu plaatsvindt in de regio, kunnen worden meegenomen. Mij lijkt het goed als de minister eens bekijkt of de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden uit 2005 nu in een nieuw daglicht komen te staan en opgepakt kunnen worden.

Ook al ligt Eijsden in het zuiden en is de heer Koopmans al uitgebreid op het zuiden ingegaan, toch permitteer ik mij een opmerking over het station Eijsden. De heer Anker stelde een vraag over de kosten. In de reactie wordt gezegd dat de heropening van het station Eijsden buitengewoon kostbaar is. Ik ben ervan overtuigd dat dit een rare redenering is. Door de proef met een snelle verbinding met Maastricht zou het tijdelijk niet kunnen. Die situatie nu terugdraaien zou dan heel veel geld kosten, maar wij denken dat het door een technische oplossing veel simpeler kan. Naar onze inschatting kost het minder dan 1 mln. om dat allemaal voor elkaar te krijgen. De vooruitgang voor Maastricht wordt daarmee gehandhaafd terwijl men ook weer in Eijsden kan opstappen. Wij denken dat dit toch een belangrijke ontwikkeling is.

De heer Mastwijk vroeg naar de BDU-gelden voor de grensoverschrijdende treindiensten. Er zou slechts een tijdelijke exploitatiebijdrage zijn toegestaan als opstartsubsidie. Ik heb in de reactie van de bewindslieden iets anders gelezen dan de heer Mastwijk. Er staat wel degelijk dat de exploitatie ook uit de BDU mag worden gehaald, maar dat dit alleen kan tot de grens. Misschien kunnen de bewindslieden dit verduidelijken. Ik stel voor om te bekijken of het mogelijk is om het tot het eerstvolgende station na de grens te doen, zodat in ieder geval de grensoverschrijdende verbinding is gerealiseerd. Daarna zul je afspraken moeten maken met het aangrenzende land.

Voorzitter. Volgens mij heb ik de vragen die aan mij zijn gesteld, beantwoord.

De **voorzitter**: Ik merk op dat gisterochtend in de procedurevergadering is besloten dat station Eijsden aan de orde zal komen in een apart AO over het spoor, ook vanwege de wisselingen die daarover zijn geweest. We hoeven dat nu niet echt uit te diepen, want dat komt nog nader aan de orde. Ik geef het woord aan de minister van Verkeer en Waterstaat, die ik overigens hartelijk welkom heet.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank u zeer en dank voor uw geduld. Heel uitzonderlijk, maar ik vind het heel prettig dat u enigszins coulant was. U keek mij niet al te woedend aan toen ik binnenkwam. Het was om een goede reden. We hebben een persconferentie gehad, die is uitgelopen, waarbij mevrouw Cramer en ondergetekende hebben aangekondigd dat we de A4 Delft–Schiedam gaan aanleggen.

De **voorzitter**: Dat is een ander bericht dan wat wij ook wel eens lezen over de minister, zoals gisteren.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het is goed dat wij hier bij elkaar zijn. Op 11 september vorig jaar hebben wij al gesproken over de initiatiefnota «Grenzeloos genoeg(en)» van de leden Koopmans en Cramer. In dat algemeen overleg kwamen wij gezamenlijk tot de conclusie dat grensoverschrijdend personenvervoer per spoor een belangrijk onderwerp is dat extra aandacht vergt. Ik zeg het precies zoals ik het zeg: extra aandacht. Zoals de heer Koopmans zegt, zit je bij het grensoverschrijdend spoorvervoer in een stuk niemandsland. Niemand gaat er echt helemaal over. De nationale systemen zijn ook vaak te veel geënt op binnenlandse verbindingen. Daarom verdient dit extra aandacht en daarom is het zo goed dat deze initiatiefnota er ligt. Grenzen blijken nog veel te vaak een barrière. Daarom hebben de staatssecretaris en ik aangegeven dat wij

hierin dezelfde lijn trekken als de Kamer; wij willen dat er extra grensoverschrijdend vervoer komt.

Nogmaals dank aan de heren Cramer en Koopmans voor hun initiatief om dit onderwerp op de agenda te plaatsen en wederom welkom aan deze kant van de tafel. Ook dank voor de positieve bijdrage van andere Kamerleden tijdens het vorige algemeen overleg en ook nu.

De staatssecretaris en ik doen onze eerste termijn als volgt. Ik zal kort ingaan op de beleidsbrief die wij hebben gestuurd en op de voortgang die sindsdien is bereikt. Vervolgens zal ik de vragen beantwoorden die aan mij zijn gesteld. De staatssecretaris zal daarna een aantal elementen uit onze beleidsbrief nader toelichten die betrekking hebben op regionale openbaarvervoersverbindingen en decentrale overheden. Ten slotte beantwoordt de staatssecretaris ook de vragen die aan haar zijn gesteld en enkele vragen die aan mij zijn gesteld, maar die ons gezamenlijk terrein bestrijken.

Ik kan zeggen dat de initiatiefnota en de beleidsbrief er daadwerkelijk voor hebben gezorgd dat grensoverschrijdende treinverbindingen hoger op de agenda zijn komen te staan. Tijdens het MIRT-overleg in het voorjaar is dit onderwerp met meerdere provincies expliciet besproken. We zijn ook ingegaan op concrete plannen van deze provincies voor uitbreiding van bestaande verbindingen of het ontwikkelen van geheel nieuwe verbindingen. Met de Nederlandse Spoorwegen en met andere vervoerders spreken wij over mogelijkheden om verbindingen verder te ontwikkelen en om internationale reizen gemakkelijker te maken, zoals door de kaartverkoop, waarop ik zo nog terugkom.

Ook in de gesprekken met de consumentenorganisaties in het Locov (Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar vervoer) is het grensoverschrijdend treinverkeer nadrukkelijk aan de orde geweest. Deze partijen geven aan de belangstelling voor het onderwerp op prijs te stellen, maar ook nog wel mogelijkheden voor verbetering te zien. Kortom, het onderwerp leeft en staat duidelijker op de beleidsmatige en politieke agenda.

Na 4,5 mld. voor hoofdfrequent spoorvervoer en 90 mln. voor de quick scan decentrale spoorlijnen hebben wij met de beleidsbrief over grensoverschrijdende treinverbindingen onze visie en ambitie voor het gehele spoornet compleet gemaakt. Het komt natuurlijk niet alleen aan op een visie, maar vooral op de concrete en praktische uitvoering en het op gang brengen van projecten waarvoor in de regio vaak terecht veel enthousiasme bestaat.

Zonder de gehele beleidsbrief te willen toelichten, wil ik een paar hoofdpunten naar voren halen waarop wij acties gaan uitvoeren. Grensoverschrijdende spoorverbindingen zullen onderdeel uitmaken van de nationale markt- en capaciteitsanalyse die volgend jaar uitkomt. Deze lopen nu als van nature mee. Het is eigenlijk van de zotte dat dit niet altijd zo is geweest, maar goed, het loopt gewoon mee. De rolverdeling tussen Rijk, decentrale overheden en marktpartijen is helder en wordt door alle partijen onderschreven. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat trekt dus niet alles naar zich toe. Ik zeg erbij dat men van ons ministerie mag verwachten dat het zich niet terugtrekt achter het hebben van verantwoordelijkheden, maar mede een aanjager zal zijn. Men zal hier een minister en een staatssecretaris zien die niet gemakkelijk uitleggen waarom iets niet mogelijk is, maar die met een regio willen bekijken hoe wij het wel mogelijk kunnen maken. Dat is de spirit die wij nodig hebben als wij, vaak tegen de op landelijk vervoer geënte structuren in, toch zo'n grensoverschrijdende verbinding erbij willen krijgen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dit is een belangrijke uitspraak van de minister. Ik vertaal deze woorden zo dat het ministerie voorop zou moeten fietsen als het gaat om initiatieven die redelijkerwijs behoorlijk kunnen bijdragen aan die 5%, zoals de heer Koopmans ook zei. Dan is er niet alleen een

belang van de regio, maar nadrukkelijk ook een belang van de nationale overheid.

Minister **Eurlings**: Dat is wel waar, maar als ik het puur bekijk vanuit die 5% hebt u hier geen goede minister van Verkeer zitten. In crisistijd hebben wij het sowieso al moeilijk om meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen, omdat mensen minder reizen. Los daarvan, als je wilt komen tot een zo hoog mogelijke groei van het openbaar vervoer, ga je vooral kijken naar de vette lijnen. Ik vind dat dit niet de lijn mag zijn. Ik vind dat wij moeten kijken naar de vette lijnen, maar bij het grensoverschrijdende vervoer moeten wij niet alleen bekijken hoeveel procent het is, maar vooral wat dit sociaaleconomisch betekent voor de regio. Ik zie hier de mensen van Heerlen zitten. Ik heb recentelijk 15 mln. achtergelaten in Heerlen voor het oppeppen van het Maankwartier in het centrum. Dat gaat veel verder dan het openbaar vervoer. Het is niet alleen openbaar vervoer, maar het is vooral het positioneren van zo'n grensregio in zijn internationale context. Een stad als Heerlen vergrijst, maar Aken daarnaast is booming en heeft heel veel banen. Als je Heerlen en Aken meer kunt verknopen, bereik je sociaaleconomisch heel veel voor Zuid-Limburg. Daarom moet je verder kijken dan de cijfers van het openbaar vervoer. Ik ben het ermee eens dat daar een stuk van de groei kan worden gehaald, maar ik zou die willen doortrekken. Grensoverschrijdend openbaar vervoer brengt vaak veel meer grensoverschrijdende ontwikkeling met zich. Onze systemen geven zo'n verbinding daarvoor vaak te weinig credits. Daarom zeg ik dat wij een aanjagende rol willen vervullen. Natuurlijk moet het betaalbaar en mogelijk zijn. De businesscases moeten kloppen, maar wij zullen ze door de barrières heen willen brengen van die standaardregeltjes die mensen die in de regio de zaak op de rails willen krijgen, ontmoedigen in plaats van bemoedigen. Dat mag men van ons verwachten en daar kan men ons aan houden.

De rolverdeling tussen Rijk, decentrale overheden en marktpartijen is an sich helder, maar wij zullen over die verantwoordelijkheid heen aanjager zijn en met verschillende provincies overleg voeren over hun initiatieven voor het verder ontwikkelen van internationale verbindingen; van de ICE Utrecht–Arnhem–Keulen–Frankfurt tot Groningen–Oldenburg en Heerlen–Aken. Bij de begrotingsbehandeling eind vorig jaar hebben wij er met de heren Koopmans en Cramer voor gezorgd dat 20 mln. is vrijgemaakt voor investeringen in grensoverschrijdende verbindingen, waarvoor dank, want dat was een prima initiatief.

In onze voortgangsbrief van juli zijn wij onze toezeggingen uit de beleidsbrief nagekomen over aan te pakken acties, bijvoorbeeld op het gebied van kaartverkoop en reisinformatie. Veel internationale kaartjes kunnen zonder toeslag worden gekocht via internet of bij de kaartautomaten op stations. Sinds 2004 is er een substantiële toename van de selfservice die toen circa 8% was. Op dit moment boekt meer dan een derde van de NS-klienten al via deze selfservice-kanalen en 80% oriënteert zich online. Op internet zijn 250 bestemmingen boekbaar en in de automaat 158 bestemmingen. Ik heb gehoord wat de Kamer heeft gezegd over de toeslag van € 3,50 die de NS heft bij internationale kaartjes aan het loket, met een doorgroei naar € 10 bij kaartjes met een reservering. Ik kan mij de geluiden die bijna Kamerbreed klinken goed voorstellen. Tegelijkertijd zegt de NS dat 65-plussers die toeslag niet betalen en dat zij het loket zo veel mogelijk voor die mensen willen vrijhouden. Hoe het ook zij, ik vind de groei die is aangekondigd, heel erg sterk. Om die reden heb ik de heer Meerstadt hier recentelijk op aangesproken en gevraagd of deze verhoging niet heel wat minder kan. Hij was hier ontvankelijk voor en zou er nader met mij over communiceren, dus ik kom hier graag in een later stadium op terug. Ik weet dat dit speelt, ik heb het met de heer Meerstadt besproken en hij heeft mij gemeld dat hij erop terugkomt of hierin verandering kan worden aangebracht.

Ik denk dat de staatssecretaris dadelijk nader zal ingaan op de reis-informatie. Ik heb in mijn notities staan dat op de spoorkaarten op stations ook de grensovergangen worden aangegeven, met daarbij stopstations voor internationale treinen tot en met de eindbestemming. Op de vertrekstaten zijn zowel de vertrektijden als de geheel te reizen route te zien. Daarnaast is op verzoek van decentrale overheden, maar ook ongevraagd, met onze collega's van Nedersaksen en Noordrijn-Westfalen over de mogelijkheden van grensoverschrijdende treininitiatieven gesproken. Even terugdenkend aan een contact met oud-gedeputeerde Bleker heb ik mezelf voorgenomen om waar ik maar kan vanuit mijn positie als landelijk minister contacten te leggen, ook met ministers en premiers van deelstaten in Duitsland, om het belang dat wij landelijk hechten aan regionale lijnen goed tussen de oren te krijgen zoals de Kamer eerder heeft gevraagd. We hebben dus niet stilgezeten. We hebben behoorlijk wat acties opgepakt en de aandacht die de Kamer hiervoor heeft, helpt ons zeer.

Hoe staat het nu met een aantal concrete dossiers? Met de NS is afgesproken dat de Beneluxtrein sowieso blijft rijden tot het vervoer over de HSL-Zuid op stoom is. Zoals bekend gaat dit weekend de eerste trein rijden tussen Rotterdam en Amsterdam. Wij hopen eind van het jaar of begin volgend jaar full speed naar Brussel te kunnen gaan. De IC-verbinding Maastricht-Brussel blijft ook na de pilot in dienst. In december 2008 hebben de betrokken partijen een overeenkomst voor de komende drie jaar gesloten. Nogmaals, een groot compliment voor de mensen die daar vaak tegen de klippen op aan getrokken hebben. Burgemeester Leers en anderen gaven niet op toen het heel moeilijk was. Zij hebben aangetoond, en dat vind ik zo'n mooie eye opener, dat er vaak een latente behoefte bestaat aan zo'n verbinding. Je ziet niet direct welke potentie deze heeft, maar als deze er eenmaal is, nemen ineens heel wat meer mensen de trein die nu met de auto over de grens gaan. Ik ken de regio daar een beetje. Met deze goede verbinding is Nederland voor heel weinig geld op een geweldige manier extra aangesloten op het Europese hogesnelheidsnet, dus dat is heel goedkoop op de eerste rij zitten. Onder aanvoering van de gemeente Eindhoven wordt gewerkt aan de verbetering van de verbindingen met Duitsland, onder andere door de HST-Connect naar Duitsland. Ook de betrokken vervoerders zien nadrukkelijk kansen. Er zijn verschillende varianten onderzocht voor verbindingen via Heerlen naar Aken en via Venlo naar Düsseldorf. Dat onderzoek is in het najaar van 2008 gestart en zal in 2009 worden afgerond. Implementatie van de verbinding als pilot is voorzien in de periode 2010-2011. Wij proberen concreet om nog in deze periode treinen aan het rijden te krijgen. Het streven is een rechtstreekse treinverbinding in 2012 of uiterlijk in 2015 bij de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet te realiseren. We hebben eerder een debat gehad over de invulling van een amendement van de Kamer waarin zo'n 70 mln. werd vrijgesteld voor reistijdverbetering. Uit mijn hoofd zeg ik dat 30 mln. bestemd was voor reistijdverbetering door technische aanpassingen en om en nabij 40 mln. voor reistijdverbetering door het aanpassen van spoor of rails. Dat laatste is natuurlijk behoorlijk duur. Toen ik minister werd, heb ik die opdracht van de Kamer opgepakt. Ik heb toen eerlijk de feiten laten spreken: bij welke verbindingen kunnen wij de beschikbare euro's om rails aan te passen het beste wegzetten? Ik wil hier niet als regionalist overkomen, maar ik vond het natuurlijk best mooi dat de meeste winst nu eens in een niet-Randstedelijke provincie kon worden gehaald. Maar wat is dan de meeste winst? 90 seconden voor 20 mln. Ik heb hier toen ook gezegd dat het relatief weinig winst was voor veel geld. Tegelijk heb ik gezegd dat dit de opdracht was van de Kamer. In een interruptiedebat met een woordvoerder van GroenLinks heb ik toen gezegd: laat het nu niet zo zijn dat u

dadelijk dat geld weer bij zo'n regio weghaalt. Zolang dit de lijn is, is dit de beste besteding en komt dat geld dus terecht tussen Heerlen en Sittard.

Nu heb ik ook zitten nadenken of dat niet op een betere manier kan. Ik heb veel contact gehad met burgemeester Gresel van Heerlen en met andere mensen in de regio. Met partners als ProRail is bekeken of tussen Heerlen en Sittard op een veel goedkopere manier versnelling kan worden bereikt. Het is grappig om te zeggen dat door het efficiënter inregelen en het veranderen van de dienstregeling in 2009 op dit traject een reistijdwinst geboekt kan worden van 3 minuten ten opzichte van 2008. We hebben dus de dubbele winst bereikt voor helemaal niets. Daar ben ik natuurlijk heel erg blij mee. Daarom hoop ik dat de Kamer mij zal vergeven dat ik niet al te voortvarend ben geweest met het uitgeven van 20 mln. voor 90 seconden. Die euro's liggen nog op de plank. We hebben het dubbele bereikt, drie minuten, door het sneller splitsen van treinen in Sittard, een hogere rijsnelheid in Heerlen en het slimmer plannen van marges op het hele traject.

Ik heb ook gehoord dat de regio heeft gevraagd of wij het geld dat er nog is, niet op een betere manier kunnen besteden. Tegen de heren Koopmans en Cramer en eigenlijk tegen de hele Kamer zeg ik dat ik heel blij ben met het signaal dat zij hier vandaag geven, want men wil dat geld niet weghalen bij de regio, maar alleen beter besteden. Dat is een lijn waar ik mij heel veel bij kan voorstellen. Ik vind die grensoverschrijdende verbinding van Heerlen naar Aken van heel groot belang voor het openbaar vervoer en voor de nog veel belangrijkere verknoping van de Parkstad in de Euregio. De Parkstad heeft het niet gemakkelijk, maar er zijn heel veel kansen, als wij de booming business in Aken ook naar Heerlen en Kerkrade kunnen halen en als wij de grenzen kunnen laten vervagen, zoals dat vroeger eigenlijk altijd was. Die grenzen moeten weg.

Ik kan mij er veel bij voorstellen dat die 20 mln. niet wordt geïnvesteerd in de boogverandering, maar in dubbelspoor naar Heerlen De Kissel. Kijkend naar de heer Koopmans zeg ik erbij dat het dan wel nodig zal zijn dat de Tweede Kamer formeel afstand neemt, misschien met een duidelijke motie, van de eerdere lijn die in dat amendement was ingenomen. Zij moet mij dan van die opdracht ontheffen en formeel de wens te kennen geven dat ik de andere kant opga. Ik ben nu nog steeds gehouden aan de uitspraak van toen, maar gehoord de discussie neem ik aan dat een Kamermeerderheid voor het formele eindstuk ervan niet echt een probleem hoeft te zijn. Op die manier bereiken wij dadelijk wellicht allebei een snel openbaar vervoer van Heerlen over de grens heen en tevens de dubbele reistijdwinst tussen Heerlen en Sittard. Ik zou zeggen dat dit een win-winsituatie is.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Volgens mij telt een verslag van een vergadering ook al, maar goed, als het nodig is, ... De VVD-fractie heeft eerder het standpunt ingenomen dat 20 mln. voor 90 seconden geen verstandige investering was. Dat kunnen we natuurlijk best in een motie vastleggen. Ik vind het goed als andere fracties en de minister dat standpunt dat de VVD-fractie allang heeft ingenomen, omarmen. Dat wij meteen een goede besteding hebben, is ook prima en geweldig. Overigens gefeliciteerd, want die doortrekking van de A4 vindt de VVD-fractie ook echt geweldig.

Minister **Eurlings**: U hebt mij misschien net een paar handtekeningen zien zetten. Dat waren de twee handtekeningen onder het A4-besluit. Ik ben er zelf ook heel content mee. Het mocht wel na 46 jaar, zou ik zeggen. De hele Kamer heeft zich altijd afgevraagd of dat wel goed was: 20 mln. voor 90 seconden. Ik heb zelf ook gezegd: het is veel geld voor weinig. Tegelijkertijd heb ik de vorige VVD-woordvoerder gevraagd waar het geld dan naartoe moest. Toch niet op de grote hoop in de Randstad, mijnheer

De Krom, zei ik toen, in die bewoordingen. Pas op, voordat je het weet zijn de miljoenen weer weg uit een provincie ver van de Randstad en dat zou ik ook weer zuur vinden. We hebben het eerder gehad over andere reistijdverbeteringen, met ook heel veel geld erin. Op sommige Randstadlijnen zit 20 mln. in de marge van het project. Daar is het margegeld. Dat was de discussie die wij toen hadden. Samen met de regio komen wij nu tot een heel goede alternatieve besteding, waar ik zeer content mee ben. Ik heb toen ook gezegd dat de Kamer mij die opdracht gaf. Het is het netste als de Kamer de nieuwe opdracht helder markeert, denk ik. Men ziet hier een minister die snel met de regio aan de slag wil om dubbelspoor tussen Heerlen en Heerlen De Kissel te realiseren. Dat brengt het snelle grensoverschrijdende vervoer van Eindhoven via Heerlen naar Aken nog heel wat stappen dichterbij. Ik heb net gezegd dat ik hoop dat de eerste treinen nog in deze periode gaan rijden.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister is enthousiast over de zelfgenomen draai van andere partijen, en niet van de VVD. Dat vind ik wel goed, maar het kan toch niet zo zijn dat hij zegt dat in de ene regio heel veel geld voor weinig winst wel positief is en voor de andere regio niet? Of het nu gaat om twee ton, twee miljoen of twintig miljoen, het is toch altijd zo dat wij waar voor ons belastinggeld moeten krijgen. Het is goed dat de minister met de VVD ziet dat de oorspronkelijke besteding niet goed was. Toevallig zijn in dezelfde regio goede projecten voorhanden waarvan wij het belang zien om erin te investeren. Dat is alleen maar extra aardig.

Minister **Eurlings**: Dat mag zo zijn, maar het komt niet zo vaak voor dat de regio's buiten de Randstad bij dit soort analyses als beste scoren. Daarom heb ik toen ook andere beelden gebruikt. Dit is niet om een andere discussie te beslechten, waarover anderen ook hebben gesproken, maar er is in dit huis serieus gediscussieerd over een HSL-Oost, waarbij het ging over een rits minuten voor miljarden. Dat is ook een gedeelte van de waarheid waarover ik toen heb gesproken. Je merkt nogal eens dat sommigen eerder schrikken van bedragen in een uithoek van het land dan van 1% kostenoverschrijding of een beetje in de marge van een groot project in het hart van het land. Dat verwijt ik de VVD-fractie niet, maar dat moest mij toen ook van het hart. Ik heb direct gezegd dat ik 20 mln. voor 90 seconden veel vond. Ik heb ook gezegd: voorkom nu dat dadelijk tegen een regio wordt gezegd dat wij dat veel vinden en dat vervolgens het geld voor die regio weg is. Dat zou ik ook erg dubbel hebben gevonden. Nu vinden wij een prima nieuwe besteding en hebben wij niet 90 seconden reistijdwinst, maar 3 minuten, dus dat is de dubbele winst. Laten wij nu maar rap de zaak aftikken, zodat grensoverschrijdend vervoer via Heerlen er op die manier echt kan komen.

Er is gevraagd naar het onderzoek naar de HSL tussen Utrecht en Oberhausen of de Deltalijn Utrecht-Keulen. Wordt in de lopende planstudie ook ingegaan op de stappen na 2020, zoals gevraagd in de motie? In de planstudie voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer voor 2020 wordt de ICE meegenomen voor de corridor Utrecht-Arnhem. Zoals bekend heb ik met de regio een stappenplan afgesproken. Naast de planstudie zijn wij ook op zoek naar quick wins voor de korte termijn, waarbij wordt gekeken naar vlotte doorstroming van de ICE in de periode tot 2020. Dit is wel van belang, want de heer Koopmans schetste terecht het negatieve beeld dat de ICE nu vaak achter trage treinen zit. De snelheid van die prachtige trein is een heel groot probleem. Een van de doelstellingen bij het aanleggen van vier sporen moet zijn dat de ICE gewoon ongehinderd over dat spoor kan doordenderen. Dan kan hij in één ruk met 160 km/u van Utrecht richting de grens. Dat is pure winst. Tot 2020 moet dat sowieso de marsroute zijn. Dat zal ook deel moeten uitmaken van het besluit over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer dat wij voor het volgende zomerreces met elkaar moeten nemen.

Zoals aangegeven in het algemeen overleg over de mobiliteitsaanpak zal ik nader onderzoek doen naar de HSL-Oost, die wij misschien beter HST-Oost kunnen noemen, als er duidelijkheid is over het verlengde MIRT na 2020. Wij zijn bezig met die analyses, zoals de landelijke markt- en capaciteitsanalyses van dit jaar, kijkend naar de periode daarna. Als wij daarover duidelijkheid hebben, komen wij op die discussie terug. Ik zeg nogmaals dat wij tot 2020 voor de ICE van Utrecht naar Duitsland heel veel winst zullen boeken ten opzichte van de huidige situatie. Dat is een groot voordeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. We zullen een onderzoek starten als wij die nieuwe analyse hebben. In het AO over de mobiliteitsaanpak hebben wij al gezegd dat het beeld in het verleden redelijk negatief was: miljarden investeren voor enkele minuten. Ik heb toen ook gezegd, dat men niet moet zeggen dat wij er niet opnieuw vol in gaan. De tijden veranderen en misschien zijn de beelden nu positiever dan toen.

Ik ga er een beetje in spaghettislierten doorheen, maar dat krijg je als je te laat binnenkomt. Ik kom nog even terug op de HST-Connect. De resultaten van de studies zijn nu bijna afgerond. Er zijn twee varianten: via Heerlen naar Aken en via Venlo naar Düsseldorf. Mij is gemeld dat op 16 september wordt gesproken over Venlo–Düsseldorf en op 30 september over Heerlen–Aken. Op basis hiervan vindt de besluitvorming door de Nederlandse Spoorwegen plaats, waarschijnlijk nog voor het eind van het jaar. Deze verbindingen zouden sowieso tussen 2012 en 2015 gerealiseerd moeten zijn, en zoals gezegd zouden wij de eerste pilot al eerder willen starten.

Hoe zit het nu met het grensoverschrijdend vervoer in relatie tot het concessiebeleid? Ik kan melden dat grensoverschrijdend personenvervoer per spoor ook nu al zonder concessie mogelijk is. Naar aanleiding van de liberalisatierichtlijn, ingangsdatum 2010, wordt het eigen initiatief nog verder gestimuleerd. Het idee is dat de markt voor grensoverschrijdend vervoer wordt geopend, zoals de luchtmarkt met internationale spelers ook redelijk vrij is.

Voor grensoverschrijdend vervoer is dus niet per se een concessie nodig en geldt ook niet een maximumconcessieduur. Het is echter ook mogelijk dat grensoverschrijdend vervoer door samenwerkende overheden aan beide zijden van de grens via een openbaar dienstcontract of een concessie wordt geregeld, dus het kan maar het hoeft niet. Als men het regelt, geldt vanaf 2010 de verordening inzake openbare dienstverplichtingen voor openbaar vervoer, de zogenaamde PSO-verordening. In beginsel is de termijn voor een onderhands gegund contract dan maximaal tien jaar en voor een aanbesteed contract vijftien jaar. Deze termijn kan worden verlengd met de helft, indien gemotiveerd kan worden dat sprake is van een aanzienlijke beschikbaarstelling van totale activa binnen de afschrijvingstermijn. Sorry voor de terminologie, maar zo is het formeel geregeld. Een en ander is vanwege de nieuwe regelgeving vrij complex. Ik begrijp dat de staatssecretaris afgelopen dinsdag, 1 september, een brief over de looptijden van concessies onder de nieuwe PSO-verordening heeft toegezegd. Ik stel voor om die brief af te wachten en het grensoverschrijdend openbaar vervoer daar nadrukkelijk bij te betrekken.

Ik begrijp dat is besloten om een apart overleg over Eijsden te voeren. Het is even de vraag of ik hier nu toch op in zal gaan.

De voorzitter: Ik kan mij voorstellen dat u er heel kort iets over zegt, maar dat wij er tijdens dat algemeen overleg dieper op ingaan, want dat wordt op korte termijn gepland.

Minister Eurlings: Uit de mij zeer bekende regio is mij bekend dat dit een gevoelig onderwerp is. Het is altijd gevoelig als een station wordt gesloten, maar dit is bovendien een bijzonder station. Ik weet niet of de

beelden bekend zijn van de keizer van Duitsland na het verliezen van de Eerste Wereldoorlog, die in zijn trein in ballingschap in Eijsden aankwam, liep te kuieren over het perron en nog even moest wennen aan zijn nieuwe status keizer-af en bezoeker in ballingschap in Nederland. Hij kwam wel met zijn eigen trein. Dat was luxe vervoer. Het was niet eens eerste klasse, maar Spitzenkategorie of super luxus.

Er is afgesproken dat in de aanlooptijd van de Maastricht–Brussel-expres dit treinstation niet meer zou worden bediend. De vraag is: hoe nu verder. Kort gezegd is en blijft voor mij van dominant belang wat de regio er zelf van vindt. Het is het openbaar vervoer van de regio; van Eijsden en breder van dat gedeelte van Zuid-Limburg. Daarom is de regio ook nadrukkelijk aan het woord gekomen.

Alle betrokken partijen, de provincie Limburg, de gemeenten Eijsden en Maastricht, de Nederlandse Spoorwegen en ook mijn ministerie van Verkeer hebben goed met elkaar afgestemd en gekeken hoe dit nu precies wordt beleefd. Inmiddels is gebleken dat de nieuwe openbaarvervoer-verbinding per bus succesvol is en dat de meeste reizigers tevreden zijn over die busdienst. Dat hebben de provincie Limburg en de gemeenten Eijsden en Maastricht aan mij laten weten.

De provincie Limburg en de gemeente Eijsden hebben samen met de gemeente Maastricht en het ministerie zo veel mogelijk feiten en cijfers op een rij gezet inzake de diverse mogelijkheden voor de bediening van Eijsden. Veolia, de Nederlandse Spoorwegen en Arcadis hebben input geleverd voor diverse mogelijke bedieningsvarianten. Ik hecht eraan dat die analyse in volledige openheid is uitgevoerd en door alle betrokken partijen is ingezien en gevalideerd. Ik heb daarom geen reden of aanleiding om aan de volledigheid van dat onderzoek, de juistheid van de gepresenteerde feiten en de cijfermatige onderbouwing te twijfelen. Ik heb ook geen reden om afstand te nemen van de conclusie van de regio zelf.

Op basis van de objectieve feiten en cijfers hebben de provincie Limburg en de gemeente Eijsden geconcludeerd dat de maatschappelijke kosten van een treindienst in alle onderzochte modellen te hoog zijn in vergelijking met het aantal reizigers dat ermee geholpen zou zijn. Eijsden en de provincie Limburg constateerden samen dat een busdienst op dit moment de beste oplossing is voor de ov-bediening van Eijsden. Zij hebben mij gemeld nu geen noodzaak te zien voor de bediening per trein en daarom besloten geen opdracht aan enige vervoerder te geven om Eijsden per trein te bedienen. Op 14 juli 2009 heb ik aan de Kamer gemeld dat zij mij dat hebben gemeld.

Ik had mij van tevoren voorgenomen om de analyse en het oordeel van de regio hierin leidend te laten zijn. Het gaat om het openbaar vervoer van Eijsden en de bredere regio. Hier past geen Randstedelijke arrogantie, hier past het luisteren naar de mening van de mensen zelf. Ik heb naar de regio geluisterd en het oordeel van de regio leidend laten zijn. Daarom heb ik ook geen reden om de conclusie van de regio naast mij neer te leggen. Het openbaar vervoer zal de komende tijd per bus plaatsvinden. Ik zeg er wel bij dat ik opdracht heb gegeven om het treinstation in stand te houden zoals het nu is. Het stationsgebouw en de perrons zullen niet verdwijnen. Mocht er een nieuwe aanleiding toe worden gezien, dan zal de regio in de toekomst opnieuw kunnen bekijken of de situatie is veranderd en of een trein niet toch een beter alternatief zou zijn dan de bus. Op dit moment zegt de regio nadrukkelijk: nee, wij hebben liever de bus. Als minister heb ik geen enkele reden om die lijn niet te volgen. Mochten er nog vragen zijn dan neem ik aan dat zij in dat toekomstige debat zullen worden gewisseld.

Dan kom ik op de IC Roosendaal–Antwerpen. Als de Beneluxtrein op een gegeven moment verdwijnt, span ik mij in om een alternatieve trein tussen Nederland en België te laten rijden, naast de stoptrein die nu al rijdt tussen Roosendaal en Antwerpen. Ik heb al eerder gezegd dat ik het

goed zou vinden als je dadelijk ook per intercity goed naar Brussel kunt blijven rijden, zodat je een alternatief hebt voor de duurdere hogesnelheidslijn. Er is een aantal alternatieven onderzocht. Het voorkeursalternatief is het doortrekken van de NMBS-intercity Charleroi–Brussel–Antwerpen–Essen naar Roosendaal. Hierdoor ontstaat een internationale intercityverbinding tussen Nederland en België, waarbij natuurlijk wel een korte overstap plaatsvindt in Roosendaal zelf. Momenteel worden er gesprekken gevoerd met ProRail, de Belgische overheid en de NMBS over het doortrekken van deze trein en de aansluiting op Roosendaal. Er is een aantal kleine technische aanpassingen nodig om de Belgische trein toegelaten te krijgen op het traject van de grens naar Roosendaal. Laat ik er een persoonlijke noot aan toevoegen. Het komt er nu op aan. Het feit dat in het komend weekend de eerste hogesnelheidstrein in Nederland gaat rijden, betekent ook dat het moment dichterbij komt dat de hogesnelheidstrein grensoverschrijdend gaat en dat wij dus invulling zullen moeten geven aan een alternatieve intercityverbinding naast de hogesnelheidslijn. De tijd komt ook dichterbij dat wij duidelijkheid moeten hebben over het aanrijden van Breda en Den Haag en over het extra treinstel dat door België zou worden gekocht. Ik hecht zeer aan de goede relatie met onze zuiderburen, zoals ik recentelijk ook heb gezegd, toen de onrust rond de Westerschelde begon. Ik begrijp hun positie.

De heer **Aptroot** (VVD): Misschien kunt u dit dossier ook even aan de premier geven.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat de premier zeer goed voorbereid is op het debat van vanavond. De premier heeft ook nadrukkelijk gesproken over hoe belangrijk hij de band met België vindt. Ik zeg er direct bij dat het voor die goede band evenzeer van belang is dat België ook zijn handtekening honoreert. In 2005 is er een handtekening gezet van minister Vande Lanotte en van de president-directeur van de NMBS. Zij zeiden dat zij het treinstel zouden bestellen waarmee Breda en Den Haag aangehecht zouden worden op het Europese hogesnelheidsnet. In snelle opvolging heb ik hier drie bewindspersonen aan herinnerd: staatssecretaris Bruno Tuybens, daarna minister Inge Vervotte en dit voorjaar minister Steven Vanackere, de vicepremier van België. De heer Vanackere was heel openhartig en zei: u heeft gewoon helemaal gelijk, ook al vinden wij dit achteraf niet zo'n goede deal voor België, dat wil niet zeggen dat wij er onderuit kunnen, wij moeten deze uitvoeren. In alle vriendschap zeg ik dat ik hoop en verwacht dat onze zuiderburen dat zullen doen. Ik vind dat echt goed nabuurschap. Men heeft die handtekening gewoon te honoreren. Ik zal mij daarvoor inzetten en zeggen dat het wel tijd wordt. De tijd dat wij het nodig hebben, komt alras dichterbij en duidelijkheid is gewenst. Er is ook gevraagd of overleg mogelijk is met consumentenorganisaties over grensoverschrijdende spoortrajecten. Wanneer er concessies gegund worden, is inspraak mogelijk. Wanneer vervoerders zonder concessie een internationale dienst verzorgen, hebben zij geen plicht om te overleggen met consumenten, maar ik zou zeggen: wel een morele plicht. Het lijkt mij dat het je zaak altijd sterker maakt als je de tips en ideeën van consumentenorganisaties tot je neemt. Dat is de positie. Dan kom ik op de voorbeelden die de heer Aptroot heeft genoemd. Ik heb zojuist gesproken over de verbinding met het oosten in twee stappen. Eerst proberen wij binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer te komen tot 160 km/u in één ruk. Vervolgens moeten wij bekijken hoe wij verdere verbeteringen kunnen doorvoeren. Bij de HSL-Oost is geconcludeerd dat wij over de bestaande lijn tot kwaliteit kunnen komen, al zeg ik niet voldoende kwaliteit, maar de discussie heeft in elk geval stap voor stap ergens toe geleid en is niet blijven hangen. Bij de Zuiderzeelijn blijf ik vinden dat het slechtste besluit was geweest om niet te besluiten en te zeggen: laat maar waaien, laat maar hangen. De regio gaat nu volop aan

de slag, ook met spoor. Het is altijd beter als het geld wordt weggezet. Je hoopt natuurlijk op heel veel momenten te kunnen zeggen dat je het plan dat er ligt gaat uitvoeren. Dat hoop ik in deze periode bij een aantal andere trajecten te bereiken.

De heer Mastwijk heeft gevraagd naar de rechtsongelijkheid tussen binnenlandse en grensoverschrijdende lijnen vanwege rentabiliteit. De hoofdrailconcessie bevat een mengsel van rendabele en onrendabele lijnen. Het idee van het hoofdnet is dat de een de ander subsidieert en dat je de vette lijnen gebruikt om de minder vette lijnen overeind te houden. Dat is één concessie die in zijn geheel wordt gegund. Volgens de EU-regels is grensoverschrijdend vervoer vrij. Dat hoort niet bij die concessie. Daarbij moet je elke lijn op zichzelf bekijken. Dit is nu precies de reden waarom het nodig is dat de landelijke politiek aanjaagt, zeg ik tegen de heer Mastwijk. Om het wat cru te zeggen, het is bijna onmogelijk om een internationale lijn op te zetten die direct een vetpot is. Je moet het dus een tijdje kunnen uitzingen. Je moet mensen aan die verbinding laten wennen. Je moet door die berg van kritiek heen, dat het nog even duurt en niet direct helemaal rendabel is. Je hebt dus een overheid nodig die deze push geeft, aanjaagt en dat een paar jaar wil volhouden. Ik denk dat de Maastricht–Brussel-expres het beste bewijs hiervan is. Daarbij waren er heel wat criticasters. Dat speelde al tien jaar geleden, in de tijd dat ik Kamerlid en verkeerswoordvoerder was. Er waren heel veel criticasters die zeiden dat er geen markt voor was, dat het niet kon, dat het moeilijk was omdat het grensoverschrijdend was, met veel partijen, maar een aantal mensen heeft dat doorgezet en die criticasters hebben ongelijk gekregen, want toen de lijn er eenmaal was, nam het aantal reizigers snel toe. Door de kwaliteit van de lijn wordt een heel nieuwe reizigersdoelgroep gecreëerd, waarmee aan het begin misschien geen rekening is gehouden. Natuurlijk zijn er grenzen. Als je aan de businesscase ziet dat het echt bagger is, heb je een groot probleem. Maar als het zit in een aanloop die je moet overbruggen, vind ik dat van de overheid verwacht mag worden dat wij niet remmen maar een duw in de rug geven, dat we niet honderd redenen verzinnen waarom het niet kan, maar dat wij eerst eens bekijken hoe we dat wel mogelijk maken, samen met de regio. Zo zitten wij erin, net als de Kamer. Wat dat betreft denk ik dat wij nog een aantal mooie meters kunnen maken in deze richting en in deze periode de eerste initiatieven op de rails zouden moeten kunnen krijgen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Geldt die mogelijkheid om startsubsidie te geven voor Hengelo–Rheine?

Minister **Eurlings**: De staatssecretaris zal dadelijk specifiek antwoorden over Hengelo–Rheine. Ik heb in het algemeen willen zeggen dat het wel moet gaan om een goede casus op de lange termijn. Je mag een regio ook uitdagen om de businesscase zo goed te krijgen dat het echt perspectief biedt. Als het perspectief goed is, mag je verwachten dat de overheid het niet in het begin kapot rekent, maar een push geeft om te bekijken hoe je dat de eerste jaren draaiende kunt houden, vanuit de grotere meerwaarde die zo'n verbinding uiteindelijk voor een grensregio kan hebben. Dank voor deze interruptie, die mij de kans geeft om een omissie te herstellen. Mij is gevraagd om de hoge kosten op een Duits tracé aan de orde te stellen. Er is gesproken over Viersen. Ik zal de besproken punten graag in mijn volgende overleg met minister Lienenkämper bespreken en ook met minister Tiefensee, wanneer dat dienstig is.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn het eens over de verschuiving van 20 mln. naar Heerlen. Als de minister een briefje schrijft, hoeven wij geen VAO aan te vragen om in een plenaire vergadering een motie in te dienen en te steggelen wie waar een handtekening onder zet. Zou de minister een

brief kunnen schrijven dat hij na dit overleg heeft besloten dat hij dat bedrag op die manier wil besteden?

Minister **Eurlings**: Dat zou in principe kunnen, maar dan zou er nog iemand kunnen appelleren.

De heer **Aptroot** (VVD): Als iemand dat niet wil, kan dat natuurlijk.

Minister **Eurlings**: Het is een beetje een exotische situatie, omdat het een initiatief van de Kamer was om die middelen naar aanpassing van het spoor te krijgen. Het was een amendement van de Kamer. Daarom is de meest chique weg dat de Kamer aangeeft dat wij het zo gaan doen. Ik hoop dat dit heel snel kan. Het ging om een amendement over geld dat in rails zou worden gestoken. Ik doe het heel graag op een andere manier, maar het is goed als dit wordt veranderd. De heer Koopmans kan hier misschien ook zijn licht over laten schijnen.

De heer **Koopmans** (CDA): Het lijkt mij verstandig dat dit wel in een motie wordt vastgelegd. De minister sprak alleen over Heerlen en Heerlen De Kissel, maar dat is niet wat de provincie bedoelt of wat wij bedoelen, want dat betreft maar een paar miljoen. Het gaat natuurlijk ook een stukje verder, namelijk tot aan Herzogenrath. Ik denk dat het van belang is om dat nog even in een briefje aan de Kamer te melden. Dan weten wij precies waar wij over spreken. De provincie Limburg heeft hiervoor al 5 mln. gereserveerd. Dat willen zij zelf investeren in dat passeerspoor bij Landgraaf.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb de richting aangegeven: Heerlen, Heerlen De Kissel, die kant op. Voor mij zou de mooiste uitkomst van dit debat zijn, en voor de Kamer ook, geloof ik, als er 20 mln. wordt gehaald van de reistijdverbetering en wordt gestoken in extra rails tussen Heerlen en Herzogenrath, om het grensoverschrijdend vervoer daar beter mogelijk te maken. Dat lijkt mij de conclusie van vandaag, temeer daar wij intussen al gratis drie minuten reistijdwinst tussen Heerlen en Sittard hebben geboekt. Dat is reden temeer om dat geld nu anders te besteden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik dacht dat de heer Koopmans een elegante manier aanreikte om deze discussie af te ronden. Ik heb begrepen dat er nog een gewijzigde nota komt. In aansluiting op de opmerking van de minister, het zou chic zijn om alles bij elkaar te brengen in een plenaire afronding, waar eventuele uitspraken van de Kamer nog met een motie, al dan niet breed gedragen, kunnen worden onderstreept. Dan doen wij het op de Koninklijke manier.

De **voorzitter**: Ik denk dat het een goed voorstel is om het op deze manier af te wikkelen. Dan geef ik nu het woord aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Het is inmiddels al een jaar geleden dat wij enthousiast over de kansen van het regionaal grensoverschrijdend spoorvervoer hebben gesproken. Dat is een buitengewoon belangrijk onderwerp dat vandaag terecht weer in de schijnwerpers staat. De minister heeft er in zijn beantwoording al bij stilgestaan dat grensregio's voor hun ruimtelijke en economische ontwikkeling ook afhankelijk zijn van samenwerking met grensregio's in het buitenland. Voor sommige regio's geldt dat sterker dan voor andere. Het is geen wonder dat Limburg hier al heel veel over tafel is gegaan, want dat is bij uitstek de provincie die veel grensoverschrijdend vervoer heeft. Voor de bereikbaarheid van die grensregio's zijn goede internationale verbindingen belangrijk. Volgend jaar kom ik, zoals bekend, met een visie op het regionaal ov voor

2028 en verder. De grensoverschrijdende verbindingen zullen worden betrokken bij de kwaliteitssprong die ik daarbij voor ogen heb. Het is goed dat wij vandaag dit debat hebben. Door een aantal mensen is gesproken over de rolverdeling tussen Rijk en regio die ook in de brief aan de orde is gekomen. De minister is er ook al even op ingegaan. Natuurlijk zijn de regio's verantwoordelijk en moeten zij hierin het initiatief nemen. Tegelijkertijd is het zo dat het Rijk niet met de handen over elkaar kan blijven zitten en afwachten waar zij mee komen. De uitdaging is steeds om ervoor te zorgen dat het initiatief en de regie bij de regio blijven en dat er voldoende stimulerende, activerende uitwerking uitgaat van het Rijk om de regio's inderdaad te laten kijken naar goede mogelijkheden. Dat is de manier van werken die ons voor ogen staat. Om die reden staat het onderwerp grensoverschrijdend vervoer ook uitdrukkelijk op de agenda van de bestuurlijke overleggen bij het MIRT.

Wij hebben het afgelopen jaar wel behoorlijk vooruitgang geboekt. Voor een aantal potentiële grensoverschrijdende verbindingen is recentelijk door decentrale overheden een verkenning of een haalbaarheidsonderzoek gestart. Dat betreft de verbindingen Groningen–Leer, Arnhem–Emmerich en Nijmegen–Kleve. Over de uitkomsten van die onderzoeken ga ik vanzelfsprekend met die regio's tijdens die bestuurlijke overleggen in gesprek.

Mevrouw Roefs en de heer Anker vroegen mij om de proef Hengelo–Bad Bentheim actief te ondersteunen, zodat de pilot uiterlijk in 2010 van start kan gaan, zodra de stop van de intercity Amsterdam–Berlijn in Bad Bentheim verdwijnt. Ik ben met de regio in gesprek over die proef Hengelo–Bad Bentheim. In een bestuurlijk overleg heb ik al gezegd dat ik daar positief tegenover sta. De heer Anker maakte een opmerking over de reizigersgroei, maar die stel ik niet ter discussie. Zodra de bijdrage vanuit Duitsland zeker is, kan de proef van start gaan. Wij hebben die signalen nog niet, maar ik begreep dat mevrouw Roefs wel heeft gehoord dat Duitsland zijn bijdrage zal leveren. Dan kan die proef eind 2010 van start gaan. De NS heeft mij overigens laten weten dat de stop in Bad Bentheim niet op korte termijn gaat verdwijnen.

Mevrouw Roefs vroeg ook naar Twente. Ik ben met Overijssel en Twente in gesprek over een inhaalpoor op het traject Enschede–Gronau. Ook daar sta ik positief tegenover. Zodra er afspraken zijn gemaakt, zal ik de Kamer daarover informeren. Men kan erop rekenen dat dit goed afloopt. De heer Anker heeft gevraagd naar de scope van het onderzoek dat de regio laat uitvoeren. Hij is verdwenen, maar ik zal hem toch netjes antwoorden. De regio heeft mij laten weten dat er wordt gekeken naar reistijdverbetering op het traject Enschede–Gronau. Dat is de scope van het onderzoek. De regio voert daarvoor ook een haalbaarheidsstudie uit. Ook hierover zal ik met hen spreken in het komende bestuurlijk overleg. Mevrouw Roefs heeft gesproken over de Avantis-lijn en de tram van Maastricht naar Hasselt. Ik ben hierover in gesprek met de regio. Ik verwacht afspraken te kunnen maken over de precieze bedragen in de bestuurlijke overleggen van dit najaar. Het lijkt mij niet verstandig om hier nu precieze bedragen te noemen, maar laat ik de Kamer meegeven dat ik er eigenlijk van uitga dat dit een positieve uitkomst zal hebben.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er ligt 20 mln. Als ik 9 en 6 bij elkaar optel, hebben we nog 5 mln. over, dus we kunnen nog andere clubs blij maken. Ik heb ook aan de initiatiefnemers de vraag gesteld hoe zij zich dat voorstellen. Ik weet ook niet precies hoe het technisch gaat in dit geval.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Laat ik u dan nog blijer maken. Bij dit geld gaan wij uit van cofinanciering. Het geld dat overblijft, kan nog meer opleveren, wanneer de regio er een eigen bijdrage tegenaan zet. Mevrouw Roefs heeft ook gevraagd of de regio wel genoeg geld heeft om een

studie te doen naar Nijmegen–Kleve. Zij hebben mij bevestigd dat dit voor hen geen probleem is en dat zij al begonnen zijn met die studie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Geldt dat ook voor Nijmegen–Weeze of Neder-rhein?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb geen signaal gekregen dat zij geen geld hebben en geen vraag hoe zij dat moeten doen, maar wij zullen deze specifieke vraag nog even nagaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het gaat om twee haalbaarheidsstudies: Nijmegen–Kleve en Nijmegen–Weeze.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb inmiddels gehoord dat de regio naar beide studie verricht.

De heer Mastwijk heeft een opmerking gemaakt over de BDU. Er is gezegd dat wij niet al te strikt moeten zijn met de regeltjes. De BDU mag worden uitgegeven voor Nederlands grondgebied. Het zou wat merkwaardig zijn als een regio besluit om het geld dat hij van de Nederlandse overheid krijgt, te investeren in het buitenland. Maar tegelijkertijd staat het de regio natuurlijk wel vrij om ander geld van de regio daarin te investeren. Voor de BDU zeggen wij dat het niet mag, maar mocht een decentrale overheid denken dat het voor haar inwoners buitengewoon belangrijk is, dan zal deze dat wel op een andere manier mogen doen. Ik denk dat er altijd sprake moet zijn van een wisselwerking. Bij een lijn waar de Duitsers en de Belgen blijkbaar zo weinig in zien dat zij niet bereid zijn om erin te investeren, moet er wel een heel groot Nederlands belang tegenover staan, willen wij zeggen dat wij dat wel met ons eigen geld doen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik vertaal wat de staatssecretaris zegt als een soort communicerendevatentheorie als het om geld gaat. Met andere woorden, als zij de indruk zou hebben dat de regio via een omweg BDU-geld besteedt aan een buitengewoon interessant treinproject, gaat zij niet aan de kassa zitten en haar geld terughalen. Dat voorkomt een wijziging van een wet of een besluit. Dan zijn wij hiermee klaar.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het BDU-geld mag niet besteed worden in het buitenland, maar provincies hebben natuurlijk meer geld dan alleen het BDU-geld. Het is ook nooit de bedoeling geweest dat de regio's alleen BDU-geld zouden moeten uitgeven. Zij hebben meer fondsen en gelden. Als een regio zegt het van belang te vinden om haar eigen geld, niet BDU-geld, in het buitenland te besteden, ligt daar geen veto op. Maar het moet wel een buitengewoon prachtig project zijn wanneer de buurlanden weigeren er geld in te steken en Nederland dat wel zou doen. De mogelijkheid is er voor de regio's om dat te doen langs de weg die ik schetste.

De heer Anker heeft nog gevraagd of de NS heeft onderzocht of er bij reizigers meer behoefte is aan informatie op stations over het ov-net over de grens. De NS heeft onderzocht of de huidige informatievoorziening voldoende is. Naar hun indruk is het niet nodig bij de grote grensovergangen, maar is er bij de kleinere grensovergangen wel behoefte aan meer regionale ov-informatie. Zij zullen ook een proef gaan doen met een meer gedetailleerde kaart, bijvoorbeeld in Enschede.

De heer Cramer heeft ook gesproken over de reisinformatie. Hij heeft gezegd dat deze niet overal eenduidig en gelijk is en gevraagd of daarop actie moet worden ondernomen. Wij hebben het actieplan reisinfo ov, waarin de minister en ik onze plannen hebben uiteengezet. Daarin kijken wij nadrukkelijk naar reisinfo via schermen. De reizigers kunnen op die manier actuele info krijgen. Zij kunnen deze nu ook al via hun telefoon krijgen. Om het samen te vatten, het is nog niet volmaakt. Als iemand zegt

dat hij daar af en toe vervelende ervaringen mee heeft, dan is dat zo. Tegelijkertijd wordt er via het actieplan buitengewoon hard en serieus aan gewerkt.

De heer Cramer heeft ook gevraagd of de trein uit Bad Bentheim kan doorrijden naar Rheine. Ik geloof dat mevrouw Roefs daar ook naar informeerde. Het traject van Bad Bentheim naar Rheine ligt nog tot 2017 vast in een Duitse concessie. Twente en Overijssel hebben laten weten dat doorrijden naar Rheine nu geen haalbare kaart is. Ik heb net onze manier van werken geschetst, waarbij wij kijken naar het initiatief bij de regio's dat wij willen stimuleren en faciliteren, en waarbij de uiteindelijke regie natuurlijk bij hen ligt, ook refererend aan wat de minister daarnet uitgebreid heeft gezegd over het station Eijsden, waar de keizer liep. Ook hier geldt dat wij natuurlijk naar de regio luisteren. Als deze zelf zegt dit geen haalbare kaart te vinden, gaan wij daar niet achteraan zitten. Als men signalen heeft dat de regio er anders over denkt, dan hoor ik dat graag, maar wij krijgen deze signalen.

De heer Koopmans heeft nog een vraag gesteld over de Belgische dekking voor de dienst Maastricht–Lanaken–Hasselt. De provincie Limburg heeft mij laten weten dat België het geld hiervoor heeft gereserveerd.

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat er bij de Kamerleden behoefte is aan een korte derde termijn voor een paar afrondende opmerkingen, waarvoor ik een à anderhalve minuut geef.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mijn vraag aan de minister is of hij nog kan antwoorden op mijn vraag of er ontwikkelingen zijn bij de Fenix-lijn. De mensen uit Limburg die op de tribune zitten, willen vandaag nog weten of het in orde is met die 9 en 6 mln. Ik vraag mij af hoe dat in zijn werk gaat. Wij hebben een amendement voor 20 mln. Hoe is de gang der dingen?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik had niet gedacht dat ik nog eens zou meemaken dat het besluit over de A4 hier aan tafel via twee A4-tjes zou kunnen worden bekrachtigd. Wie had dat durven dromen? Ik zeg erbij dat dit zeker goed nieuws is voor de boeren en tuinders in het Westland die het heel erg moeilijk hebben en die een ander deel van mijn portefeuille vormen. Wij zullen nog spreken over de afronding van de nota, waarover ik daarnet al wat heb gezegd. Ik heb met belangstelling zitten luisteren naar de beantwoording van de minister over HST-Connect; over 90 seconden versus 15 minuten. De minister verkondigde met enige trots dat je ook drie minuten met nul euro kunt winnen. Toen kwamen er twee gedachten bij mij op. Hadden wij dat niet eerder kunnen bedenken, waarmee wij de heer De Krom van ernstige problemen hadden kunnen verlossen? En zit er in de aanloop van de behandeling van het MIRT misschien nog zo'n truc in de hoge hoed? Ik zou zeggen tegen de minister: ga nog eens met NS en ProRail praten; of zij andere trajecten ook nadrukkelijk onder de loep kunnen nemen. Ik ben blij met de beantwoording van de minister over het doortrekken van de IR-trein van Roosendaal naar Antwerpen. Ik denk dat deze oplossing ook draagvlak vindt in de regio. Ik had nog iets opgeschreven over de rentabiliteit van nieuwe lijnen, maar ik denk dat de minister daar afdoende op heeft geantwoord, dus daar laat ik het bij.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Roefs over 9 en 16 mln. Laten we ervoor zorgen dat er snel definitief over wordt besloten. We moeten snel komen tot een verschuiving van een onrendabele uitgave van 20 mln. naar een rendabele. Ik heb nog een kleine, maar niet onbelangrijke vraag gesteld, namelijk of we iets kunnen doen om mogelijk te maken dat ook bij het grensoverschrijdend vervoer de fiets meegaat. Nederlanders zullen dat op prijs stellen, maar er komen ook

steeds meer Duitsers naar Nederland die soms de fiets achterop de auto zetten. Het zou ook aardig zijn als zij de fiets kunnen meenemen in de trein.

De heer **Koopmans** (CDA): De Kamer bepaalt natuurlijk zelf wat de gang der dingen is, maar het moge duidelijk zijn dat alles wat hier is gewisseld over 9 plus 6 mln. een uitdrukkelijke politieke meerderheid van de Kamer inhoudt. Het kabinet heeft de politieke bereidheid uitgesproken om dat uit te voeren. Behalve voor die 20 mln. geldt dat ook voor de startsubsidies, waar mevrouw Roefs en de heren Cramer en Anker uitgebreid op in zijn gegaan. Wij weten niet wie er allemaal op de publieke tribune worden gezien, maar helder mag zijn dat wij in onze nota wijzigingen zullen aanbrengen waardoor de benodigde helderheid ontstaat. In welke zin dat verder formeel wordt afgehecht, is aan de Kamer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben blij met de toezegging van de minister over die prijsverhogingen. De heer Anker merkte op dat er veel meer bestemmingen zijn dan alleen Nederlandse en dat de kaartjes daarvoor niet via de automaat te krijgen zijn. Dat is aanvulling op de discussie. Het gaat niet alleen om Nederlandse bestemmingen, maar in de grensregio's juist om de buitenlandse bestemmingen. Ik was gefrasseerd door de opmerking van de minister over de HST-Oost. Ik ben wel blij met de intentie om te komen tot uitbreidingen, maar het grote probleem is volgens mij het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Wij hebben daarover drie maanden geleden gesproken met de verkeerscommissie in Duitsland, die mager positief was over de vraag wanneer men daar gaat starten met werkzaamheden, en dan ben ik redelijk optimistisch. Volgens mij is dat cruciaal voor het laten werken ervan. Wij kunnen dan in Nederland wel 160 km/u rijden, maar dan rijden wij tussen Arnhem en Oberhausen achter alle treinen aan. Volgens mij moet dat toch wel sneller kunnen.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat wij samen een mooie conclusie kunnen trekken uit dit debat. Laat ik de vragen die mij nog zijn gesteld, kort beantwoorden. Met ProRail heb ik breder uitgezet om samen met de vervoerders heel scherp te kijken waar snelheidswinst kan worden geboekt door het handiger plannen van dienstregelingen, iets sneller koppelen en dat soort dingen. We gaan inderdaad proberen om dat breder te bereiken dan alleen bij Heerlen–Sittard. Ik denk dat er nooit meer een aanleiding hoeft te zijn voor de Kamer of voor wie dan ook om het initiatief te nemen om tientallen miljoenen te steken in het veranderen van rails voor versnelling, want dat kunnen wij op een betere manier. Ik ben er nogmaals blij om dat het geld blijft in de provincie waar het terecht was gekomen. Nogmaals, ik heb de heer Meerstadt aangesproken op de prijsverhogingen. Hij was daar niet ongevoelig voor. Hij zou bekijken wat mogelijk is en daarop terugkomen. Ik hoop dat ik de Kamer hierover binnenkort positief mag berichten.

Bij de HST-Oost kan de betrouwbaarheid wel degelijk een stuk toenemen als wij viersporigheid in Nederland hebben, omdat je dan in één ruk 160 km/u kunt rijden, zonder het risico dat je achter een trage trein komt. Emmerich–Oberhausen is een Duitse zaak. De Duitsers hebben mij nogmaals ervan vergewist dat de zaken uiterlijk 2013 gereed zijn. Ik vraag er iedere keer naar als ik in Duitsland ben. Iedere keer staat dat op de agenda, omdat dat voor ons zo'n ontzettend belangrijk traject is. Wolfgang Tiefensee heeft wederom gezegd dat hij op schema zit en doorpakt. Als dat wordt gezegd in bewoordingen die niet helderder kunnen, dan moet ik er toch van uitgaan dat men nog steeds op streek zit. De verhoudingen met Noordrijn-Westfalen en met Berlijn zijn ronduit goed te noemen. Op de Fenix-lijn zal ik kort schriftelijk terugkomen, als mevrouw Roefs dat goed vindt.

Tegen de heer Mastwijk zeg ik dat het wel twee handtekeningen waren, maar twintig A4-tjes en 46 jaar, dus ongeveer een half A4-tje per jaar. Ons land kan beter, zou ik zeggen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mevrouw Roefs heeft een opmerking gemaakt over 9 en 6 mln. Het zou mooi zijn om dat in dit debat af te tikken, maar zo werkt het toch niet. De regio moet met goed uitgewerkte voorstellen komen. Ik weet zeker dat er in Limburg wordt meegeluisterd. Ik heb laten weten dat daar een buitengewoon positieve grondhouding zit, maar er moeten natuurlijk wel goede voorstellen komen die wij goed met elkaar gaan bekijken en dan in de bestuurlijk overleggen bespreken. Dat is de gang van zaken. De Limburgers kunnen met goede moed naar huis, maar zij moeten echt zorgen voor goede afspraken en dan is er een prachtige zonsopgang in het verschiet.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vraag voor de derde keer nog even een kabinetsreactie op mijn vraag of ook bij grensoverschrijdend vervoer de fiets mee kan met de trein.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De minister gaat hierop reageren. Als dat niet tot genoeg is, dan kan er uitgebreid over worden gesproken bij de Fietsnota.

De **voorzitter**: Volgende week hebben wij een rondetafelgesprek over de Fietsnota en daarna zullen wij daarover met elkaar debatteren. Er komt ook een apart algemeen overleg over de reisinformatie. Ik dank allen voor hun inbreng. Ik vind dat wij de initiatiefnemers wel mogen feliciteren met dit resultaat, ook al is dat nog slechts in de commissie. Dank voor het leveren van een belangrijke bijdrage aan het internationaal openbaar vervoer.

Toezeggingen

- Initiatiefnemers Koopmans en Cramer passen de initiatiefnota «Grenzeloos Genoeg(en)?; Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer» aan en doen de Kamer de nieuwe versie toekomen.
- De minister komt, na overleg met NS, schriftelijk terug op de hoogte van de boekingskosten voor internationale treinkaartjes.
- De staatssecretaris laat het de Kamer weten als er afspraken zijn gemaakt over het traject Enschede–Gronau.
- De minister komt schriftelijk terug op de vraag van het lid Roefs over de Fenix-lijn.
- De minister komt schriftelijk terug op de mogelijkheden om het meenemen van de fiets op grensoverschrijdende treinlijnen gemakkelijker te maken.