

Vergaderjaar 2008–2009

**31 553**

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

**Nr. 3**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 30 september 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 11 september 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de initiatiefnota «Grenzeloos Genoeg(en)?; Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer» van de leden Koopmans (CDA) en Cramer (ChristenUnie) d.d. 12 augustus 2008 (31 553, nr. 2).**

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

**Voorzitter: Jager**

**Griffier: Sneep**

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Allereerst spreek ik mijn welgemeende complimenten uit aan de indieners van de voorliggende initiatiefnota, de leden Koopmans en Cramer. Ik heb de nota gelezen als een jongensboek. Dat is ook niet zo gek, gezien de ons bekende spoorgekte van met name de heer Cramer. De heren zijn aan de gang gegaan met het gegeven dat het grensoverschrijdend regionaal treinverkeer vergeleken met het binnenlands treinverkeer is achtergebleven qua ontwikkeling. Hoewel keer op keer uit de regio's de roep komt om internationaler te denken, blijkt uit deze nota dat er nog een wereld valt te winnen. Kaarten die het Nederlandse spoornet weergeven houden op bij de grens, terwijl een ruimere blik zou laten zien dat aansluiting op het Europese netwerk voor veel inwoners in de provincie relatief gemakkelijk via het buitenland kan gaan. Duidelijk wordt dat door het nemen van enkele relatief eenvoudige maatregelen de grensoverschrijdende regionale treinverbindingen een grote impuls kunnen krijgen. De nota mondt uit in 22 aanbevelingen die de PvdA van harte ondersteunt. Mijn vraag aan de indieners en de minister is hoe wij nu de slag kunnen maken om tot uitvoering van die aanbevelingen te komen. Want wij lopen dan onmiddellijk aan tegen de terecht getrokken conclusie dat regionaal grensoverschrijdend spoorvervoer van niemand is of, zo men wil, van iedereen.

De rijksoverheid legt veel nadruk op de decentralisering van de verant

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).  
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA), Hessels (CDA) en Neppérus (VVD).

woordelijkheid voor het verkeer- en vervoersbeleid en dicht zichzelf slechts een faciliterende rol toe. Dat vindt de PvdA te beperkt. VenW zou veel sturender moeten zijn en meer regie moeten voeren. Via de motie-Verdaas uit 2006 is al aangedrongen op een bredere visie. Ik zou van zowel de minister als de initiatiefnemers willen weten hoe zij denken dat het komt dat twee jaar na die aangenomen motie, twee Kamerleden uitvoering aan die motie moeten geven en dat er vanuit het ministerie geen actie is ondernomen. Ik vraag de minister of hij bereid is om een schriftelijke reactie te geven op alle aanbevelingen en op alle kansen die aangereikt worden, bijvoorbeeld de suggestie rondom de bedreigde Beneluxlijn. Hoe gaat de minister overigens bewerkstelligen dat grensoverschrijdend spoorvervoer ook tussen de oren komt te zitten bij de NS? Ik herinner aan het gedoe rond de kaartjesautomaten in Zuid-Limburg. Slechts één enkele aanbeveling vraagt ook om financiering, te weten aanbeveling 9. Het geschikt maken van vijf treinstellen voor dienstdoen op spoortrajecten in het buitenland vergt een investering van 2,5 mln. Er bestaat een enveloppe van 500 mln. voor regionaal ov. Liggen daar, zo vraag ik de staatssecretaris, mogelijkheden of hebben de indieners wellicht andere bronnen voor ogen?

Opvallend in de nota is de opmerking dat als er grensoverschrijdend spoor is gerealiseerd, het gebruik veel hoger ligt dan vooraf ingeschat. Wij zouden er een groot voorstander van zijn om een LMCA grensoverschrijdend vervoer uit te voeren. Hoe denken de initiatiefnemers en de minister daarover?

In het tweede gedeelte van mijn betoog zou ik willen inzoomen op één regio, namelijk Parkstad in Zuid-Limburg. Dat is een illustratie van wat ik zo-even in het algemeen heb verwoord. De decentrale overheid, in dit geval de provincie Limburg, neemt haar verantwoordelijkheid voor het grensoverschrijdend vervoer ten volle, dit getuige de atlas die deze provincie heeft uitgegeven over het grensoverschrijdend verkeer over weg en spoor. Provinciale staten van Limburg hadden afgelopen vrijdag hoorzittingen hierover georganiseerd. Ook Verkeer en Waterstaat, de NS en ProRail waren uitgenodigd. Zij schitterden echter door afwezigheid. De DG Mobiliteit schrijft daarover in een brief: «Met excuses voor de late reactie wil ik u vriendelijk danken voor deze uitnodiging en aangeven dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet aan de hoorzitting zal deelnemen. De reden hiervoor is dat het ministerie zich niet zou willen mengen in het provinciale politieke proces.» Ik refereer hieraan, louter ter illustratie van de beperkte rol opvatting van het ministerie als het gaat om grensoverschrijdend vervoer. De afwezigheid van NS en ProRail beschouw ik als desinteresse en neem ik beide zeer kwalijk. Afgelopen zaterdag publiceerde de Rabobank haar staat van regio's. De grensregio's komen daaruit niet best naar voren. Oost-Groningen staat onderaan en Parkstad staat op de derde plaats van onderen. Veel werkloosheid, veel leegstand, krimp van de bevolking. Het gaat niet goed. Het is dus niet voor niets dat vanuit Limburg keer op keer aandacht gevraagd wordt voor meer internationaal denken, want daar liggen de kansen. Het rapport van de commissie-Hermans is hier in Den Haag in dank ontvangen, maar papier is geduldig. Tegen de minister zeg ik dat in genoemde atlas de mogelijkheid ligt om nu boter bij de vis te doen. De WGR-plusregio Parkstad Limburg heeft het grensoverschrijdend openbaar vervoer tot speerpunt van haar strategische agenda verheven. Dat doet zij omdat nauwe samenwerking met de regio Aachen hoogstnoodzakelijk is voor de krimpende regio Parkstad. In de kennisregio Aachen staan heel grote projecten op stapel; 1,5 mld. aan investeringen in twee nieuwe universitaire campusen, op vijf kilometer afstand van de grens bij Heerlen-Kerkrade. Daar gaan dus heel veel mensen werken; 20 000 hoogwaardige arbeidsplaatsen. En die mensen moeten ook ergens wonen. Dus is grensoverschrijdend vervoer voor die regio nu essentieel. De regio heeft zich vier doelen gesteld. Een daarvan, de intercityverbinding Eindhoven-

Heerlen–Aachen, lijkt gerealiseerd te worden. Er blijven nog drie strategische doelen over, zoals de spoorlijn Kerkrade–Aachen via Avantis en een dubbelsporige uitbouw van de elektrificatie van het grensbaanvak Heerlen–Herzogenrath. Ik roep de minister op om de regio Parkstad te tonen dat er geen sprake is van desinteresse en om in samenspraak met NS en ProRail actief mee te denken teneinde de drie resterende doelen van de strategische agenda van de WGR-plusregio Parkstad Limburg te realiseren. Over dat laatste zou ik ook graag een uitspraak van de Kamer willen hebben.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik begin met mijn dank uit te spreken aan de heren Koopmans en Cramer, hoewel ik hen wel ergens van verdenk. Met zo veel inspiratie verdenk ik beide heren er namelijk van dat ze stiekem op de surfplanken in de relaxruimte van Rijkswaterstaat hebben gestaan. Maar nu weer terug naar de realiteit. Zij maken met deze nota wel duidelijk dat na alle mooie woorden in de Kamer van vrijwel alle politieke partijen over grensoverschrijdende treinen, het ook tijd is voor daadkracht. Deze nota kan daarvoor een bijzonder goed beginpunt zijn, als wij ten minste na vandaag concrete opdrachten aan de minister mee kunnen geven. Naar de reactie van de minister en de staatssecretaris op de aanbevelingen in de nota is de SP-fractie dan ook zeer benieuwd.

Grensoverschrijdend grensverkeer kan op veel plaatsen. In de nota mis ik wat dat betreft nog een aantal dingen. Bijvoorbeeld een verbinding tussen de trein Osnabrück–Rheine–Bentheim en de trein Oldenzaal–Hengelo–Zutphen. Mijn vraag aan de initiatiefnemers is dan ook of dit niet het onderzoek waard is. Voor Twente zal dit vermoedelijk een goede, stimulerende werking hebben.

Een andere verbetering voor deze regio is het aanleggen van een inhaalspoor op het traject tussen Gronau en Enschede. Nu staat de stoptrein op het enkele spoor erg lang stil, waardoor de aansluiting op de intercity in Enschede wordt gemist. Met een inhaalspoor kan deze trein beter doorrijden waardoor de aansluiting op de intercity mogelijk wordt.

Ook wordt er in de nota gesproken over het traject de IJzeren Rijn. Voor de SP is helder dat wanneer besloten wordt om het traject, in welke vorm dan ook, te heropenen, er een garantie aan vastzit dat dit ook voor personenvervoer mogelijk wordt gemaakt. De analyse van deze lijn is dat die niet lucratief zou zijn en overbodig en voorbarig. Overbodig omdat het belang van de reiziger voorop moet staan en niet de winstgevendheid van een tracé. Voorbarig omdat uit een dergelijke analyse nooit een betrouwbaar beeld kan komen. Het traject Enschede–Gronau werd eerst ook als verlieslatend gezien en is, nadat de reiziger er bekend mee is geraakt, een steeds groter succes geworden.

Een andere verbetering in grensoverschrijdend personenvervoer kan bereikt worden op het traject tussen Heerlen en Aachen. Regionaal wordt al vanaf beide kanten van de grens gewerkt aan verbetering van het traject. Vooruitgang kan echter pas geboekt worden wanneer wordt ingezet op een betere en snellere IC-verbinding tussen Heerlen en Aachen. Zo kan bijvoorbeeld ook het aantal intercity's op het bestaande traject Amsterdam–Heerlen doorrijden naar Aachen. Een goede verbinding met de sterk groeiende regio rondom Aachen kan sterk bijdragen aan de regionale ontwikkeling van Zuid-Limburg. Vandaag is over dit onderwerp een petitie aangeboden en de plannen die nog veel verder gaan dan alleen dit traject zien er ook voor de SP veelbelovend uit. Hoe denken de initiatiefnemers over deze plannen? Zien zij ook de noodzaak voor de landelijke overheid om in verbetering van het grensoverschrijdend personenvervoer te investeren om de kansen die er liggen voor deze regio te benutten? De kaartverkoop voor internationale treinen kan nog verbeteren. Uit de automaten kan wel een aantal kaarten gehaald worden, maar alleen voor een aantal bestemmingen in België en Duitsland. Voor een bestemming zoals Valencia en Florence moet je nog steeds bij het internationaal loket

zijn of kan een vrij duur 0900-nummer gebeld worden. Aangezien internationale loketten schaarser worden, zijn goede voorzieningen via internet van groot belang, vooral ook omdat via het internet geen hoge reserveringskosten betaald behoeven te worden. Hierbij blijft de dienstverlening af en toe achter. Wederom geldt dat voor het overgrote deel aan buitenlandse bestemmingen er niet online geboekt kan worden of zelfs geen prijzen op te vragen zijn. Hiervoor dient weer het dure 0900-nummer gebeld te worden. Ik zou zeggen: probeert u dat eens te bellen. Wij hebben dat gisteren gedaan en dan word je daar toch niet echt vrolijk van. Praten over mooie internationale verbindingen is op zichzelf al heel leuk, maar als ondertussen de best draaiende internationale verbinding verdwijnt, dan is dat toch wel krom. De Beneluxtrein is een hit. Deze biedt betaalbaar reizen tussen de hoofdstad van Nederland en Europa via de regeringsstad. Geen reserveringskosten, snel en redelijk comfortabel. De reizigers willen de trein behouden en de Kamer wilde dat ook. Wat mij dan ook verbaast, is dat de nota nu opeens deze lijn laat vallen. De initiatiefnemers geven aan internationale treinverbindingen te willen, maar kennelijk mag deze succesvolle trein in deze vorm wel sneuvelen. Waarom leggen zij zich daarbij neer? Inderdaad is het materieel ook voor de hsl nodig, maar als wij nu inzetten op behoud van deze trein dan is wellicht elders materieel te krijgen. Wij hebben er eerder voorbeelden van gehad, zoals de lijn Amersfoort–Amsterdam, waarbij er ook een tekort aan treinen was maar men er alsnog in slaagde om bij derden treinstellen te halen. Wij willen ons niet neerleggen bij het verdwijnen van de Beneluxlijn. Ik hoop dat de Kamer ons hierbij zal steunen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik sluit mij graag aan bij de waardevolle woorden van de collega's Roefs en Roemer in de richting van de initiatiefnemers en hun medewerkers. De vele positieve reacties vanuit verschillende regio's – zie vandaag de komst van Parkstad – zijn eigenlijk het beste bewijs dat dit een waardevolle nota is. De kiel is wellicht gelegd door oud-collega Verdaas van de PvdA die in een motie uit 2006 de regering opriep om een visie op internationaal treinverkeer te ontwikkelen, met aandacht voor heropening van verbindingen. Die motie van de PvdA wordt uitgewerkt in deze nota van een CU-collega en een CDA-collega, andermaal een mooi voorbeeld van goede samenwerking in de coalitie. Deze nota zou best wel eens een goede bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van de door ons allen zo gewenste 5% groei van het aantal reizigers op het spoor. Maar wat belangrijker is: keer op keer blijkt dat verbindingen waar de NS klaarblijkelijk weinig of niks in ziet, toch, met behulp van de regio's en de goede ideeën van de vervoerbedrijven, opeens kansrijk zijn. Als ze er dan zijn, dan trekken ze ook nog eens meer reizigers dan gepland. Dat laatste is reden op zich om na te gaan waar dat door komt. Hulde dus ook aan de regio's die bereid zijn om mee te denken en om via geldelijke bijdragen mee te werken aan het beter ontsluiten van de eigen regio en daarmee het Nederlands spoorwegnet.

Er zijn de afgelopen weken bij ons veel mails binnengekomen waaruit blijkt dat deze nota een schot in de roos is. Ik kan hier niet alles uitgebreid noemen, maar dat het idee leeft is volstrekt duidelijk. Ik maak op hoofdlijnen een paar opmerkingen over deze reacties. Ik begrijp dat de regio Twente vindt dat doortrekking van de lijn Dortmund–Münster–Enschede naar Hengelo–Almelo prioriteit moet hebben. Vinden de initiatiefnemers dat ook? Wat zou er naar hun mening nodig zijn om daar op korte termijn rijdende treinen te hebben?

Dan kom ik op het initiatief van Parkstad Limburg. De opkomstdagen en de interesse vanuit die regio voor deze nota is ronduit indrukwekkend. De regio heeft een aantal zeer zinvolle dingen op een rij gezet. Ik vraag de initiatiefnemers om een reactie daarop, mede naar aanleiding van hetgeen vandaag hierover nog is binnengekomen. Verder wil ik graag wijzen op de laatste van de 22 aanbevelingen, te weten het zo spoedig

mogelijk nagaan wat de gevolgen van de business case HST Connect zijn voor de verbinding Heerlen–Aachen en de ontsluiting van het bedrijventerrein Avantis. Ook hierop verneem ik graag de reactie van de initiatiefnemers en van de minister.

Eijsden lijkt een beetje tussen wal en schip te raken. Het rapport pleit voor zo spoedig mogelijke duidelijkheid. De CDA-fractie vindt dat ook. Ik nodig de minister uit om over dit onderwerp iets te zeggen.

Emmen-Meppen valt buiten de scope van deze nota, lees ik op blz. 8 van diezelfde nota. Dat begrijp ik, je moet ergens beginnen en keuzes maken, maar ik weet ook dat gedeputeerde staten van Drenthe bezig zijn met een haalbaarheidsonderzoek naar deze lijn.

Ik mag toch aannemen dat als hieruit blijkt – zeg ergens in 2009 – dat zo'n lijn kansen biedt en de regio bereid is te investeren, de initiatiefnemers die uitkomsten met meer dan gemiddelde belangstelling zullen bestuderen? Interessant is ook de Beneluxtrein. Dit onderwerp houdt veel mensen bezig. Wat mij betreft is het niet te verdedigen dat wij hier veel goede dingen zeggen over grensoverschrijdend treinverkeer, en dat tegelijkertijd de snelle verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen weg zou vallen. Wij zouden dan ook graag van de minister de garantie krijgen dat deze snelle verbinding blijft bestaan, óók als NS zou besluiten de Beneluxtrein in zijn huidige vorm op te heffen. Graag op dit punt een reactie van de minister en de initiatiefnemers.

Vervolgens toch maar even een vraag die niet geheel ontbloot is van enige scepsis. Als je alle aanbevelingen op een rij zet, dan moet je vaststellen dat er nog wel wat plooiën moeten worden gladgestreken. De vraag is dus: gaan wij dit allemaal tussen nu en, laten wij zeggen, vier jaar op de rails zetten? Hoe ziet in de ogen van de initiatiefnemers de planning eruit?

Dezelfde initiatiefnemers vragen zich in de nota hardop af hoe het departement van VenW hier in zit. Naar ik hoop, is die houding van VenW niet symbolisch. Ik mag aannemen dat de initiatiefnemers zelf ook een idee hebben over de vraag hoe dit ministerie met deze nota aan de slag zou moeten gaan. Graag een reactie. Wat moet er binnen VenW veranderen? Het idee om één bewindspersoon direct aanspreekbaar te maken voor de uitvoering van de nota lijkt mijn fractie een goede zaak. In het verlengde daarvan wil het CDA dat, onder directe politieke aansturing van die aan te wijzen bewindspersoon, een klein projectbureau aan de gang gaat om een aantal dingen uit te werken. En dan bedoel ik een kleine slagvaardige club die «door de lijn heen» dingen kan regelen. Een club dus die de power heeft om meters te maken, want de uitvoering van deze nota moet natuurlijk niet tot sint-juttemis op zich laten wachten.

Het beste lijkt mij – dat zal dit jaar waarschijnlijk niet lukken – om de nota te laten landen in het MIRT. Dat betekent: aan de orde stellen in het landsdelig overleg, al dan niet voorzien van een reactie van de bewindslieden, de regio's uitnodigen om te reageren en oplossingen en ideeën aan te dragen, in juni volgend jaar onderdeel maken van de Mobiliteitsaanpak en vervolgens integraal meenemen in het MIRT eind 2009. Graag ook op dit punt een reactie van de initiatiefnemers. Hoe zien zij de verdere planning? Ik heb met belangstelling geluisterd naar de ideeën die mevrouw Roefs daarover zo-even op tafel heeft gelegd.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik sluit mij graag aan bij de complimenten van de collega's richting de collega's Koopmans en Cramer. De voorliggende nota vult een gat dat de regering tot nu toe heeft laten liggen, namelijk de uitvoering van de motie-Verdaas. Het stuk straalt uit dat er een heleboel werk en tijd aan is besteed, waarvoor ik de collega's Koopmans en Cramer uitdrukkelijk wil complimenteren. Dat neemt niet weg – dit is een ook een beetje een experiment met dergelijke initiatiefnota's, in de zin hoe wij er als Kamer mee omgaan – dat ik niet erg gelukkig ben met de procedure. Dat heeft dus niets met het stuk als

zodanig te maken maar wel met de manier waarop wij er als Kamer mee omgaan. Het ware mijns inziens beter geweest als wij eerst een schriftelijke reactie van het kabinet op dit stuk hadden gehad en wij vervolgens dit overleg hadden gehad. Nu wordt het toch een beetje een vrijblijvende studentenclubbijeenkoms t vol goede bedoelingen, terwijl het volgens mij veel efficiënter kan. Dat zou ook veel meer recht doen aan de voorstellen die de initiatiefnemers hier op tafel leggen. Met andere woorden: ik vind dat de initiatiefnota met deze gang van zaken eigenlijk onrecht wordt aangedaan.

Er zijn een heleboel warme woorden gesproken over het belang van grensoverschrijdend regionaal vervoer. Ik denk niet dat er iemand aan deze tafel is die het daar niet mee eens is, maar wij moeten er natuurlijk op toezien dat wij het geld wel daar inzetten waar de vraag ook het grootst is. Dat betreft ook een van de aanbevelingen in de initiatiefnota. Wij mogen niet de fout maken door weer een stapel van projecten op te tuigen zonder dat wij weten of die vraag er wel is, of er wel een business case is en of het wel financieel haalbaar is. Je kunt van een initiatiefvoorstel niet verwachten dat daarin alles in concreto is uitgewerkt. Dat is dus ook geen kritiek op de initiatiefnota, maar wel wil ik de vraag aan de orde stellen hoe wij hier nu verder mee moeten gaan. Voorkomen moet worden dat alle goede bedoelingen leiden tot het verkeerd inzetten van geld en prioriteiten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Kunt u dan ook instemmen met mijn verzoek in mijn bijdrage om een LMCA over grensoverschrijdend vervoer te maken, zodat wij beter weten wat wij kunnen verwachten aan mogelijke vervoersaantallen en wensen?

De heer **De Krom** (VVD): Als dat bijdraagt tot die duidelijkheid, dan sta ik daar zeer welwillend tegenover.

Mijn volgende punt betreft de rol van het ministerie bij grensoverschrijdend vervoer. Ik ben het oneens met mevrouw Roefs die zegt dat het ministerie op dit punt eigenlijk alles naar zich toe moet trekken. Ik vind dat het Rijk zich primair moet richten op de hoofdtransportassen die van nationaal belang zijn. Daarin moet het ministerie van VenW echt het voortouw nemen en de voortrekker zijn. Bij grensoverschrijdend regionaal vervoer, primair van belang voor de regionale economie, moet het voortouw liggen bij de provincie. Ik vind dat wij dat onderscheid heel duidelijk moeten maken om te voorkomen dat er een soort verwatering ontstaat ten aanzien van waar het ministerie zich mee bezighoudt. Ik vind dat wij daar veel scherper in moeten zijn. Mijn pleidooi is dan ook om de prioriteiten zo te leggen zoals ik dat zojuist heb geschetst. Dat doet overigens niets af aan het belang van regionaal vervoer, maar het stelt wel de vraag centraal wie wat doet. En dat laatste vind ik vooralsnog onduidelijk, zodat een betere definiëring nodig is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij heeft de VVD ook de motie-Verdaas ondersteund, waarin gevraagd wordt om een visie van het ministerie op het totale spoor. Zo heb ik het ook bedoeld; dus zeker niet alles naar je toe trekken, duidelijke verantwoordelijkheid bij de decentrale overheden, maar wel een regiefunctie, waarbij helder is wie wat aan het uitspoken is. Wie zegt bijvoorbeeld tegen de NS: daar is men wat van plan, dus help mee? Dat soort zaken is wel heel belangrijk.

De heer **De Krom** (VVD): Dan kunnen wij elkaar daarin wel vinden. Ik wil alleen voorkomen dat wij hier van bovenaf allemaal projecten gaan zitten verzinnen waar in de regio niemand op zit te wachten en waardoor het ontaardt in een soort hobbyisme. Ik kan mij wel goed voorstellen dat er een soort centrum van expertise is waarbij Rijkswaterstaat kan helpen,

maar overigens betwijfel ik of dat nodig is, aangezien ProRail en NS al met pilotprojecten bezig zijn. Dus laten wij niet dingen dubbel doen. Een mooi voorbeeld van verkeerde prioriteitstelling is die meer dan 20 mln. voor 79 seconden tijdwinst tussen Sittard en Geleen. Mijn opvatting daarover is genoegzaam bekend. Van dat soort projecten moeten wij er dus niet meer hebben. Die moeten wij eigenlijk helemaal niet hebben. Ik heb de lijst van aanbevelingen doorgenomen. Ik heb ook op elke aanbeveling mijn reactie geformuleerd. Ik ga ze nu echter niet allemaal door-nemen, omdat ik eigenlijk eerst wil bespreken hoe wij nu verder gaan. Als wij van het kabinet nog een schriftelijke reactie krijgen, stel ik mij voor dat wij dit algemeen overleg tot de hoofdlijn beperken en dat wij vervolgens aan de hand van de kabinetsreactie alle aanbevelingen stuk voor stuk bespreken.

De **voorzitter**: Ik kan mij daar ook wel iets bij voorstellen, ook omdat mevrouw Roefs vroeg om een schriftelijke reactie van het kabinet. Als er eventueel een VAO uit voortvloeit, lijkt het mij goed daarmee te wachten totdat de reactie van het kabinet binnen is.

De heer **De Krom** (VVD): Dat lijkt mij verstandig, want anders gaan wij dingen dubbelop doen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ben van mening dat deze nota zeer serieuze aandacht verdient. Mede namens de staatssecretaris zeg ik dat wij gaarne schriftelijk en detail op die aanbevelingen zouden willen reageren. Wij zouden ons kunnen voorstellen dat wij die naar buiten brengen in een beleidsbrief annex aan de presentatie van de Mobiliteitsaanpak volgende maand. Dat zou dan voor u, gecombineerd of afzonderlijk, een nieuw momentum kunnen zijn om de discussie dan meer in de richting van de regering te hernemen. Deze opmerking laat trouwens onverlet dat daar waar er de gelegenheid toe is, de staatssecretaris en ik gaarne bereid zijn, vandaag een soort van algemene bespiegeling te geven over het belang van de nota en hetgeen deze toevoegt.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik kan mij daar prima in vinden, maar er zijn door mij en andere woordvoerders meerdere aanvullende suggesties gegaan. Het zou goed zijn als het kabinet ook die in zijn schriftelijke reactie meeneemt en met dezelfde warme belangstelling tegemoet treedt.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik zou ook graag van de initiatiefnemers willen horen hoe zij de verdere behandeling van deze nota voor ogen hebben. Dat lijkt mij toch niet helemaal onbelangrijk.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Wij zijn het volstrekt eens met die procedure, waarbij het kabinet reageert op de nota en de andere ingebrachte voorstellen. Als de kabinetsreactie er komt annex aan de Mobiliteitsaanpak, zal alsdan de verdere behandeling kunnen plaatsvinden.

De heer **De Krom** (VVD): Dus laten wij ons nu tot de hoofdlijn beperken. Aan de hand van de kabinetsreactie kan vervolgens op alle concrete aanbevelingen en suggesties worden ingegaan. Ik vind dat prima.

Minister **Eurlings**: Waarbij ik in lijn met hetgeen door de heer Roemer werd geschetst, zou willen vragen om scherp te laten notuleren op welke vragen dan extra een schriftelijk antwoord wordt gewenst.

De **voorzitter**: Eventueel zenden wij dat schriftelijk na vanuit de commissie. Dat lijkt mij tot de mogelijkheden te behoren. Als de beleidsbrief van de minister en de staatssecretaris er ligt, kunnen wij bezien in welke vorm wij het overleg daarover zullen voeren. Ik kan mij voorstellen

dat dit met beide bewindslieden is en dat de initiatiefnemers dan aanschrijven om eventueel hun reactie te geven.

### **Antwoord van de initiatiefnemers**

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Noch jongensboeken, zoals een van mijn favoriete reeksen, de Kameleon, noch surfers, naar wie ik graag kijk, noch de motie-Verdaas zijn eigenlijk een inspiratiebron geweest voor deze nota. Ik werd zelf geïnspireerd door het volgende. Toen ik een jaar of tien was – ik woonde vlak bij de grens – fietsten wij elke zondag naar een klein dorpje bij Straelen in Duitsland om te gaan zwemmen. Als je de grens overging, voelde je de spanning dat je kon worden aangehouden en teruggestuurd. Die spanning en de ergernis over het feit dat je bij je burens niet kon zwemmen, is voor mij altijd een heel sterke drijfveer geweest om te proberen het leven voor mensen in grensregio's beter te maken, om ervoor te zorgen dat er een Europa kwam zoals het er nu is, waar je de grens over kunt en waar mijn kleine neefjes gemakkelijk naar Duitsland kunnen fietsen om te gaan zwemmen. In algemenere zin is de grens overgaan altijd een inspiratiebron geweest, toen voor mij met de fiets, nu natuurlijk voor iedereen met de auto, de trein et cetera.

Wat betreft de indieners staan alle seinen op groen. In de nota Mobiliteit wordt gesproken over grensoverschrijdende kerngebieden zoals Twente en Parkstad. In die nota staat dat wie regionaal zelf meer wil, daarvoor zelf ook meer uit de brede doelluitkering (BDU) beschikbaar zal moeten stellen. Wij kennen ook het KiM-rapport over marktontwikkelingen in het personenvervoer, waarin veel aanbevelingen staan over de frequentie. Minister Eurlings is in zijn periode als minister erg hard bezig met de grote lijnen van het kernnet. Zo kunnen wij lezen: «op weg naar zes keer per uur». Ook op dat gebied staan de seinen op groen. Ook in de nota Pieken in de delta staan stevige teksten over grensoverschrijdende economische regio's. Antwerpen-Roosendaal wordt daarin toegevoegd aan de regio's Twente en Parkstad, die ook in de nota Mobiliteit staan. Niet in de laatste plaats is in het regeerakkoord vastgelegd dat er moet worden voorzien in 5% reizigersgroei. Er is dus sprake van inzet over de volle breedte en wij hadden daarmee genoeg inspiratiebronnen om deze initiatiefnota te maken. Daar komt nog een factor bij die in nog grotere mate vraagt om een reactie van ons, en wel de volgende. Lokaal vervoer kan er ook toe bijdragen dat er in Nederland gemiddeld genomen sprake is van een lagere werkloosheid terwijl die in de aanliggende grensgebieden in Duitsland en België hoger is. Je ziet dat door veel demografische ontwikkelingen aan de ene kant van de grens andere maatregelen moeten worden genomen dan aan de andere kant van de grens. Mobiliteit speelt daarin een belangrijke rol. Ook is er een enorm snelle groei van het aantal studenten uit Duitsland in Nederland. Ik was vorige week in Breda bij de Nederlandse Hogeschool voor Toerisme en Verkeerskunde, NHTV. Op die hogeschool alleen al studeren 500 Duitse studenten. Dat betekent dat wij met elkaar antwoorden hebben te geven op vragen rondom het openbaar vervoer.

In onze initiatiefnota staat een aantal aanbevelingen die als volgt zijn samen te vatten. Eventuele technische problemen zijn oplosbaar. Het Rijk en de Nederlandse plannenmakers zouden niet alleen moeten kijken naar ons eigen hsl-net maar ook naar het ons omringende hsl-net. Bevorder marktontwikkelingen. Wij wijzen regio's erop dat de BDU ook ingezet kan en moet worden voor grensoverschrijdend vervoer. Er moet erkend worden dat het Rijk een taak heeft in grensoverschrijdend vervoer. Zorg dat ProRail, de NS en andere vervoersorganisaties daarin een actievere houding aannemen. Monitor, neem belemmeringen weg en bevorder de klantvriendelijkheid. Onze initiatiefnota is bedoeld als input voor de Mobiliteitsaanpak van de minister. Daarom is het goed dat wij net voor de schorsing hebben afgesproken hoe de bewindspersonen het gaan oppak-



ken. Wij hopen dat tal van aanbevelingen meegenomen worden in die aanpak.

De rolverdeling in dit overleg tussen de heer Cramer en mij is als volgt. Ik neem het algemene deel en de regio's van Zeeland tot Arnhem/Nijmegen voor mijn rekening. De heer Cramer behandelt de aanbevelingen over concessieverlening, serviceverlening et cetera, en de regio's van Arnhem/Nijmegen tot het noorden.

Mevrouw Roefs vroeg hoe wij ertegenaan kijken om een LMCA voor grensoverschrijdend vervoer uit te laten voeren. Ik vind dat een interessante suggestie maar de heer Cramer zal daar uitgebreider op ingaan. Zo'n analyse zal waarschijnlijk fundamentele antwoorden geven op wat de heer De Krom aanstipte, namelijk dat je moet opletten dat je het geld wel op de juiste manier en op de juiste plek inzet. Tegelijkertijd zeg ik tegen de heer De Krom dat wij niet een stap terug moeten zetten voordat er een eerste stap is gezet. Dat proefde ik net een beetje in zijn inbreng. Wij staan immers nog maar aan het begin van grensoverschrijdende investeringen in het openbaar vervoer, zo blijkt ook uit het totaaloverzicht dat wij hebben aangeleverd. Ik wil ervoor waarschuwen om niet al een terugtrekkende beweging te maken voordat er ook maar een stap extra is gezet bovenop wat er nu al gebeurt.

Natuurlijk zijn wij blij met de complimenten die iedereen aan het begin uitdeelde, maar het is veel belangrijker dat dit debat en de suggesties van de commissieleden leiden tot nog betere, scherper geformuleerde aanbevelingen, en vooral tot een breed draagvlak voor grensoverschrijdend openbaar vervoer. Op die manier zou er een einde moeten komen aan het gevoel dat niemand verantwoordelijk is voor grensoverschrijdend vervoer en dat het niemandsland is. Mevrouw Roefs vroeg hoe wij ertegenaan kijken dat er na twee jaar nog niets is gebeurd met de motie-Verdaas. Nu kan ik niet vooruitlopen op wat de minister en de staatssecretaris in hun Mobiliteitsaanpak hebben geformuleerd maar ik ga uit van het goede. Ik heb net al een aantal rijksnota's genoemd waarin zeker al een paar goede punten en haakjes staan waaraan dit beleid opgehangen kan worden, maar ik ben het met mevrouw Roefs eens dat het echte werk nog moet beginnen. Wij hopen dat onze inspanningen daaraan bijdragen en wachten af hoe het verder loopt.

Mevrouw Roefs haalde ook het rapport van de commissie-Hermans aan en gebruikte daarbij de woorden «boter bij de vis». Zij noemde dat rapport heel terecht. Het is scherp in zijn aanbevelingen, bijvoorbeeld waar gesteld wordt dat er meer samengewerkt zal moeten worden tussen grensregio's. Limburg zou daarin een voorbeeld kunnen zijn. Wat ons betreft geldt dat ook in algemene zin. Dat brengt mij bij de rol die wij zien voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Als een provincie of een vervoersautoriteit commitment toont en bereid is om middelen in te zetten voor grensoverschrijdend vervoer, dan moet het ministerie van Verkeer en Waterstaat ervoor zorgen dat die plannen mogelijk worden gemaakt. Nu zie je vaak dat een provinciebestuur dat bepaalde plannen heeft en dat contact opneemt met een bestuur net over bijvoorbeeld de Duitse grens, daar al snel op deelstaatniveau zit te vergaderen. Dan is de minister van Verkeer van Nordrhein-Westfalen of Niedersachsen niet altijd meteen bereid om met elke gedeputeerde te gaan overleggen. Ook andersom kan een gedeputeerde in Nederland soms twifelen of hij wel met een gemeentebestuurder van Herzogenrath moet gaan praten. Voor je het weet, praat niemand met elkaar vanwege die verschillende niveaus. Dat moet worden voorkomen. Vandaar dat wij van het kabinet en de bewindspersonen vragen om ervoor te zorgen dat als Nederlandse regio's, provincies of vervoersautoriteiten iets willen, het ook gebeurt. Zet daarvoor mensen in die namens het ministerie dat soort overleggen faciliteren en begeleiden.

Verder heeft de rijksoverheid natuurlijk een belangrijke financiële rol als er infrastructurele investeringen aan de orde zijn. Daar kom ik nog op terug

bij het onderwerp regio Parkstad. Alle Kamerleden weten echter ook dat financiële middelen niet onuitputtelijk zijn. Het helpt natuurlijk heel erg als regio's zelf met middelen komen die kunnen dienen als smeerolie of zelfs als fundament onder hun plannen.

De suggestie van de heer Mastwijk om één bewindspersoon verantwoordelijk te maken, zou ik niet willen overnemen. Het gaat immers om een attitude van beiden, waarbij de minister gaat over de infrastructuur in algemene zin en de staatssecretaris over de BDU-middelen, het regionale vervoer en dus ook het grensoverschrijdende regionale vervoer. Ik zou de staatssecretaris of de minister – ik weet niet wie de heer Mastwijk voor ogen had – niet buitenspel willen zetten bij onze plannen.

De heer Mastwijk en mevrouw Roefs vroegen aan welk tijdpad wij moeten denken bij die aanbevelingen. Bij sommige aanbevelingen is een snelle attitudeverandering nodig. Wij vinden het, net als mevrouw Roefs, geen goed teken dat de NS en ProRail niet aanwezig zijn op een hoorzitting bij de provincie Limburg. Wanneer er sprake is van fundamentele operaties en een regio stevig aan de slag wil, dan zou je willen dat grote spelers morgen al een andere attitude zouden tonen. Andere aanbevelingen vergen meer investeringen. Daarbij moet gekeken worden hoe ze passen in investeringsplannen van het Rijk en de regio's.

Wij zijn het eens met de heer De Krom dat het ministerie niet alles naar zich toe moet trekken. Hoe de verantwoordelijkheden liggen, is helder maar het ministerie moet het wel mogelijk maken dat anderen hun verantwoordelijkheid nemen.

Dan komen wij bij de specifieke regio's. Zo had de heer Roemer vragen over de IJzeren Rijn. Dat is een van de ingewikkeldste trajecten. Dat geldt op zich al voor het goederenvervoer. De heer Roemer stelt echter als randvoorwaarde dat als er goederenvervoer komt er ook personenvervoer moet komen. Hij weet dat een meerderheid van de Kamer en de fracties die deze initiatiefnota verdedigen, van mening zijn dat het in ieder geval niet via het historische tracé moet. In dat opzicht is ook van belang wat een regio zelf wil. Ik ben er geen groot voorstander van dat wij hier in Den Haag de meest briljante ideeën spuien en dan zeggen «zo moet het». Juist bij grensoverschrijdend vervoer en bij zo'n ingewikkeld probleem als de heractivering van de IJzeren Rijn is wat de regio wil van groot belang. Onder anderen mevrouw Roefs vroeg aandacht voor de regio Parkstad. Hierbij wil ik de regio nog bedanken voor het aanleveren van de petitie vanmorgen. Parkstad wil eigenlijk vier dingen. Ten eerste wil zij een passeerspoor bij Landgraaf. Daar is ProRail begonnen met de voorbereidende werkzaamheden. Het is goed om te zien dat zowel door de provincie als van Duitse kant geld beschikbaar is gesteld voor de uitbouw van het station in Herzogenrath om de capaciteitsproblemen op te lossen. Dat gaat om respectievelijk 5 mln. en 5,5 mln. Het is positief dat daar een belangrijk knelpunt wordt opgelost.

Ten tweede gaat het over de IC-verbinding Eindhoven–Heerlen–Aachen en voor een deel ook, als het over HST Connect gaat, over de verbinding Eindhoven–Venlo–Düsseldorf. Op zich zijn alle partijen enthousiast: het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Verkeer van Nordrhein-Westfalen, de regio Aachen, Eindhoven, de NS, de Deutsche Bahn, de provincie Limburg en de provincie Brabant. Bovendien ligt er een business case die bedrijfseconomisch en technisch haalbaar is. Interessant is ook dat deze nota door nieuwe positieve ontwikkelingen al is ingehaald door de werkelijkheid. Zo is ondertussen een Interreg IV-aanvraag goedgekeurd met de naam RoCK, Regions of Connected Knowledge. Daar is 1,5 mln. voor beschikbaar gesteld. Ook het gemeentebestuur van Heerlen heeft 1,5 mln. beschikbaar gesteld. Beide zijn positief. Wij zijn groot voorstander van deze ontwikkelingen, die al in een gevorderd stadium zijn. Hierin is de hulp van de minister van Verkeer en Waterstaat nuttig als een soort smeerolie zodat daar omstreeks 2011 treinen kunnen rijden.

Ten derde is er de Avantisverbinding. Dat ligt iets ingewikkelder. Ik zal herhalen wat daar bij de petitieaanbieding van net al over is gezegd. De regio Parkstad heeft grote economische problemen die gepaard gaan met ingrijpende, voor Nederland ook nieuwe demografische ontwikkelingen. Deze regio krimpt. Aan de andere kant van de grens ligt een gebied rondom Aachen waar op een buitengewoon interessante manier in geïnvesteerd wordt. De Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (RWTH), de grootste universiteit in de regio met een kleine 30 000 studenten, gaat een paar miljard euro investeren. De regio wil zelf ook meedoen met Avantis, waar allerlei interessante medisch-technologische ontwikkelingen aan de gang zijn. Het zou heel nuttig zijn als de regio Parkstad een rol speelt in de oplossing van de huisvestingsproblemen van alle mensen die daarop afkomen, vindt ook de regio Aachen. Ook in relatie tot die krimp zou dat heel interessant zijn. Maar laten wij eerlijk zijn; er is nog niets geregeld voor de Avantisverbinding, een project dat toch een kleine 30 mln. kost. De heer Cramer zal uitgebreid ingaan op hoe wij tegen de prioriteitsstelling aan kijken maar voor een project als dit geldt dat 30 mln. loskrijgen ook voor rijksbegrippen niet vanzelf gaat. In zo'n geval moet je met de regio kijken hoe je daar slagen kunt maken. Naar mijn mening zijn het Avantisverbindingproject en de buitenring cruciaal om in Parkstad problemen om te kunnen buigen in kansen.

Ten vierde gaat het over de aanleg van een dubbelspoor en de elektrificatie van het traject Heerlen-Herzogenrath. Dat project zal naar schatting 25 mln. kosten. Het gaat om een duurzame, toekomstvaste oplossing, waarbij ook gezorgd moet worden voor een betrouwbare exploitatie van de IC-verbinding, het regionaal spoorvervoer en het voortdurend groeiende goederenvervoer. Het is te overwegen om dit project stap voor stap uit te voeren zodat het voor de regio, de provincie en het Rijk binnen handbereik komt. Misschien kan de minister daar dadelijk mondeling of later schriftelijk op ingaan.

De heer Roemer gooit de handdoek nog niet in de ring wat betreft zijn inspanningen voor het voortbestaan van de Beneluxtrein. De Kamer en de fracties van het CDA en de ChristenUnie hebben daar hun uitspraken over gedaan. In onze nota staat dat zodra de lijn wegvalt, wij de oplossing hebben dat station Roosendaal wordt verbonden met België naast de hsl. De heer Roemer is van mening dat de hsl plus de Beneluxtrein de beste oplossing vormt. Dat heeft de Kamer ook uitgesproken. Wij zeggen dat als de Beneluxtrein wordt opgeheven, de oplossing die wij hebben geopperd in onze nota de nextbestoplossing is. Met dat voorstel steken wij in elk geval niet de kop in het zand, waarmee ik niet zeg dat de heer Roemer dat doet. Als de Beneluxtrein zou vervallen moet het grensoverschrijdend openbaar vervoer ter plekke op orde blijven.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben er bang voor dat als je het zo omschrijft en de Kamer zich daarachter schaart, het besluit dan al genomen is, voor zover sommigen dat niet al hebben genomen. Dat lijkt mij heel onverstandig. De Kamer zou er goed aan doen, zowel het kabinet als de NS te laten weten dat het haar menens is om bij de opening van de hsl-Zuid voor minimaal een periode van een jaar gelijktijdig de Beneluxtrein te laten bestaan om te bekijken of die in deze vorm rendabel en wenselijk blijft. Nu worden er mooie woorden gesproken maar achter de schermen is men al lang bezig met een complete afbraak van de Beneluxtrein. Dat hebben wij in de Kamer al verschillende keren aangetoond en besproken. De problemen met tekorten aan wagons worden nu steeds groter. Als de Kamer nu duidelijk is, kan er nog worden ingegrepen om de wens van de Kamer daadwerkelijk uitgevoerd te krijgen. Het zou de initiatiefnemers sieren om dat duidelijk als punt één in de nota naar voren te brengen.

De heer **Koopmans** (CDA): De positie van de heer Roemer is duidelijk. De heer Cramer en ik moeten nog even kijken of wij de nota op dat punt nog iets preciezer kunnen maken. Tegelijkertijd blijf ik bij wat ik net zei.

De heer **Mastwijk** (CDA): De heer Koopmans zegt dat hij de kop niet in het zand wil steken maar legt hij hiermee niet het hoofd in de schoot?

De heer **Koopmans** (CDA): Omdat die indruk mogelijkwijs ontstaat, zal ik mij met de heer Cramer nog eens beraden over de precieze formulering.

De heer Mastwijk had een vraag over het station in Eijsden. Dat station is tijdelijk buiten werking omdat de sneltrein alleen Maastricht aandoet. De regio heeft dat geaccepteerd. Er moet bekeken worden of er slimmere mogelijkheden zijn die haalbaar en betaalbaar zijn. Wij snappen heel goed dat de gemeenteraad en de bevolking van Eijsden het vreemd vinden dat zij een station hebben waar nu niemand meer uitstapt, terwijl de hele regio heel enthousiast was dat de snelle trein vanuit Brussel Maastricht ging aandoen, waarvoor burgemeester Leers absoluut een pluim verdient. Alleen de prijs daarvoor moet je met elkaar afwegen. Het is van groot belang om de evaluatie van de regio zelf af te wachten voordat er een conclusie wordt getrokken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb begrepen dat het met een heel simpele ingreep mogelijk is om dat boemeltje daar in het weekend wel te laten stoppen omdat de problemen alleen door de week optreden.

De heer **Koopmans** (CDA): Als er simpele oplossingen zijn, dan zijn wij de laatsten om die kritisch te bejegenen. Ik wil voor dit onderwerp de evaluatie door de regio afwachten maar als dat gezien het tijdspad mogelijk is, dan verwerken wij die graag in onze initiatiefnota en onze aanbevelingen.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap het betoog van de heer Koopmans over de IJzeren Rijn en het historische tracé. Laat daar geen enkel misverstand over bestaan. Hij weet ook hoe wij erover denken. Ik wil beide initiatiefnemers toch meegeven, te kijken naar mogelijkheden van de combinatie met personenvervoer en te informeren naar de wenselijkheid ervan. De heer Koopmans zei niets te willen doen zonder overleg maar toen stopte zijn betoog. Ik had gehoopt dat hij nog ging zeggen dat hij zich daarin zou gaan verdiepen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat gaan wij doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank mijn collega's voor hun complimenten voor deze nota. Mevrouw Roefs verdacht mij zelfs van spoorgekte. Na de ontboezemingen van collega Koopmans over de jaren tachtig wil ik aangeven dat mijn fascinatie in die jaren vooral ontstond voor de modelbaan. Als ik in de vakliteratuur zat te lezen over de ontwikkeling van het spoor, was ik iedere keer buitengewoon geïntrigeerd door de voortrekkersrol van het spoor in de ontwikkeling van regio's. In Duitsland bijvoorbeeld was het spoornet enorm fijn vertakt, maar in de jaren tachtig en negentig is die vertakking eigenlijk afgebroken tot meerdere eer en glorie van de efficiency van de bedrijfsvoering. Nu zie je langzaam een teruggaande beweging. Als ik in Duitsland de ontwikkelingen in het regionaal vervoer en de investeringen in regionale spoorlijnen bezie, dan ben ik daar soms een beetje jaloers op. Ik zou willen dat wij dat hier in Nederland ook eens zouden doen, zeg ik met een knipoog naar beide bewindspersonen. Als wij alles laten afhangen van een maatschappelijke kostenbatenanalyse, doen wij in dit land helemaal niets meer. Ik ben blij dat koning Willem I dat niet heeft gedaan toen de spoorlijn Amsterdam–

Haarlem werd aangelegd, want dan was die er nooit gekomen en hadden wij waarschijnlijk nu nog geen spoor gehad. In het kader van de credits voor deze nota moet vooral ook Jasper Hiddink worden genoemd, die dit onderwerp als afstudeerproject heeft gebruikt met buitengewoon goede resultaten.

Vervolgens wil ik een paar algemene opmerkingen maken. Op een gegeven moment was in de discussie over prioritering de vraag waarom de trajecten Nijmegen–Kleve en Arnhem–Emmerich door ons niet als prioriteit zijn genoemd. Wij hebben slechts vijf prioriteiten gesteld omdat wij niet in dezelfde valkuil wilden stappen waar wij ministeries wel eens van verdenken in te stappen, namelijk dat alles belangrijk is zodat er per saldo minder gebeurt. Wij hebben onszelf willen beperken tot een aantal zaken die naar onze overtuiging snel uitgevoerd kunnen worden. Dat neemt niet weg dat wij al die andere zaken ook buitengewoon warm aanbevelen. Wij moeten echter ook zo eerlijk zijn te erkennen dat niet alles tegelijkertijd kan. Als de regio's zelf kansen zien om iets op te pakken en met goede ideeën komen, wie zijn wij dan om dat tegen te houden? De kritiek dat wij lijnen laten afvallen is dan ook onterecht. Ook nieuwe lijnen zoals Emmen-Meppen moeten absoluut een kans krijgen. Daar gaat het echter om nieuwe infrastructuur en wij hebben vooral bekeken of bestaande verbindingen snel geactiveerd, gereactiveerd of geïntensiveerd konden worden.

De heer **Roemer** (SP): Als de heer Cramer en ik over hetzelfde spreken, wil ik een kleine correctie aanbrengen want volgens mij ligt daar al spoor. Het gaat alleen om opwaardering en niet om nieuw spoor.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voor zover ik weet, houdt het spoor op voorbij Coevorden, in ieder geval wat betreft aansluiting op het net. Er is dus wel degelijk een wens vanuit de regio om dat op te waarderen. Er moet veel gebeuren om daar een actief spoor van te maken. Daarom viel dat binnen de scope van dit rapport. Voor de details verwijs ik naar de bijlage van de nota. Ik ben het met de heer Roemer eens dat daar kansen liggen maar dat vergt nogal wat, ook van de regio. Overigens zou de provincie het heel graag willen en zij ziet ook kansen om die lijn over te nemen van de NS. Het was voor ons een eyeopener om te zien hoe regionale overheden daarin een voortrekkersrol kunnen spelen, zeg ik ook tegen de heer De Krom. Wij zullen echter ook nog even de degens moeten kruisen over de noodzaak om landelijk de regie te houden over de beveiligingssystemen en de infrastructuur zodat alles op elkaar blijft passen. Anders krijgen wij dezelfde discussie als bij Enschede–Gronau waar een spoor doorgezaagd moet worden om te voorkomen dat een trein met een fout beveiligingssysteem doorschiet.

Het spoor rondom de A1 zou niet misstaan in het rijtje prioriteiten. Het spoor Enschede–Gronau zou een belangrijkere rol kunnen krijgen wanneer de A1 aangepakt wordt. Wij denken dat het Rijk een grote rol heeft in het voor elkaar krijgen van deze kortetermijnklap.

Mevrouw Roefs vroeg of wij ideeën hebben bij het financieren van de treinstellen. Wij hebben geconstateerd dat het om een klein bedrag gaat in relatie tot het budget van Verkeer en Waterstaat. Dan kun je heel lang discussiëren over prioritering maar wij wijzen er slechts op dat de hoeveelheid energie die het kost om het voor elkaar te krijgen, meevalt. In onze aanbeveling heeft mevrouw Roefs echter ook kunnen lezen dat er meer dan 2,5 mln. nodig kan zijn als er meer treinen worden omgebouwd. Dat kan een idee zijn om pilots wat breder te kunnen maken maar daar hangt dan wel een prijskaartje aan. Wij zijn benieuwd naar de reactie van het ministerie op deze punten.

Verder heeft mevrouw Roefs erop gewezen dat het daadwerkelijk gebruik van grensoverschrijdend spoor veel hoger ligt dan volgens de aannamen. De praktijk haalt de theorie eigenlijk in, zo ben ik met haar eens. Dat zie je

ook in het algemeen bij regionaal vervoer in Nederland. Wij zijn ook benieuwd naar de uitkomsten van de door ons gevraagde quick scan over het regionaal spoor. Wij hopen dat daar nuttige aanbevelingen in zitten. Wellicht kan de LMCA breder getrokken worden om te bekijken of het regionaal grensoverschrijdend verkeer een extra impuls kan krijgen. In die zin zijn wij benieuwd naar de reactie van het kabinet. Wij zien daarin wel kansen.

Over de verkoop van internationale treinkaarten zijn eerder schriftelijke vragen door ons gesteld. Een kaartje kopen moet veel gemakkelijker worden. Als iemand bijvoorbeeld naar Zwitserland wil en het niet lukt om een kaartje te kopen via de NS-site, dan zou ik die persoon willen aanraden om het gewoon via de SBB-site te doen. Zo had ik dat zelf laatst binnen vijf minuten geregeld, inclusief aanvullende kaartverkoop binnen Zwitserland. Daar kan de NS nog wat van leren. Ik ben het met de heer Roemer eens dat het veel toegankelijker moet zijn. Dat is ook een van de aanbevelingen. Daarnaast moet NS zijn stations multifunctioneler maken en ook rekening houden met andere gebruikers dan alleen de NS. Ook de verwijzingen naar perrons, vertrekstaten en aansluitverbindingen zouden veel beter kunnen. Op het traject Enschede–Gronau bijvoorbeeld kun je op de perrons wel overal zien waar de diverse treinen vertrekken behalve de trein naar Gronau. Je ziet die trein omdat hij op een gegeven moment achter de intercity tevoorschijn komt als deze vertrekt, maar dan moet je rennen want dan vertrekt ook de trein naar Gronau. De NS kan daar veel meer zijn best voor doen; wij verwachten dat men naar aanleiding van onze aanbevelingen die handschoen ook oppakt.

De heer Mastwijk vroeg wat het verschil is in wat de NS kan bereiken en de regio's kunnen bereiken. Zoals de heer Koopmans het zo mooi zei: de attitude is heel anders. De NS kijkt meer naar het kernnet. Zo zien wij dat er een buitengewoon sterke impuls van uitgaat als het regionaal spoor in andere handen komt. Dan wordt er op een andere manier een goed product neergezet dan het kernnetproduct waar de NS mee adverteert. Wij moeten gewoon blij zijn dat het regionaal opgepakt wordt. Waar het grensoverschrijdende verkeer nog plaatsvindt op het net van de NS zou de NS verzocht moeten worden om dat primaire belang los te laten. Die vraag hebben wij ook neergelegd in onze aanbevelingen aan het ministerie. Als de NS dat niet doet en er wel een regionale partij is die dat graag wil oppakken, dan moet daar voorrang aan verleend worden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik hoor de heer Cramer nu zeggen dat er in bepaalde gevallen bij de NS sprake is van desinteresse, dat woord gebruik ik nu even met opzet. Dan kun je het fijn vinden dat de regio's dat wel oppakken samen met andere bedrijven, maar dat moet in mijn ogen aanleiding zijn om de NS aan te sporen beter bij de les te blijven want er zitten twee kanten aan dat verhaal. Ik vraag de heer Cramer daarop te reageren richting de minister.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In grote lijnen ben ik het eens met de heer Mastwijk. Aan de andere kant weet ik door mijn persoonlijke ervaringen met de NS dat dit bedrijf veel meer gericht is op het kernnet. Je kunt de NS het eigenlijk niet kwalijk nemen dat de discussie over de regio's soms wat moeizamer verloopt. Emmen–Zwolle, ook zo'n voorbeeld, krijgt bij de NS minder aandacht dan in de regio. Ik wil daar geen waardeoordeel over uitspreken. Ik constateer het slechts. Als een regionale partij daar echter wel interesse in heeft dan moet daarvoor wel ruimte ontstaan. Die aanbeveling zou ik van de heer Mastwijk willen overnemen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik vind dit toch wel een belangwekkend onderwerp omdat er een relatie bestaat tussen het kernnet en de onderliggende netten. Er is een zeker verband met de 5% reizigersgroei op het spoor, die

wij allemaal willen. Dus wat dat betreft, wil ik graag dat de NS goed bij de les blijft.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat laatste ben ik volstrekt met u eens. Ik ben het verder eens met de heer De Krom waar hij zegt dat er geen stapeling moet ontstaan en dat het geld effectief moet worden ingezet. Wat regionaal kan, zou regionaal uitgevoerd moeten worden. Soms kan het Rijk echter een zetje in de rug geven, bijvoorbeeld om een discussie met een bundesland vlot te trekken als er juridische verwickelingen zijn, die de provincies niet kunnen oplossen. Een van onze aanbevelingen is dat Rijk en provincies elkaar daarbij helpen. Er moet echter geen stapeling ontstaan. Daarbij komt dat – en dat valt misschien net buiten de scope van Verkeer en Waterstaat – de economische en sociale samenwerking maar ook ruimtelijke argumenten, zie Parkstad, in een economische regio belangrijke redenen zijn om dit soort dingen te willen. Het verkeersvraagstuk is dan eigenlijk maar een afgeleide daarvan, terwijl het ineens een technische discussie wordt als je mensen vraagt hoe wij onze treinen van de ene plek naar de andere kunnen laten rijden. Met dit rapport hebben wij duidelijk willen maken dat de technische problemen oplosbaar zijn maar dat wij vooral ondersteuning moeten bieden via de andere structuren die nodig zijn om dit soort projecten vlot te trekken. Daarop aansluitend moeten wij de concessieverlening gemeenschappelijk gaan doen. De overheden moeten de concessies en gemeenschappelijke aanbestedingen voor het regionaal vervoer harmoniseren omdat de provincies daar een belangrijke rol in spelen maar je dat niet los kunt zien van wat er landelijk gebeurt. Als er in een project twee overheden of verschillende bundeslânder betrokken zijn, is het belangrijk dat Nederland daarin coördineert. Daarin ligt de rol van het ministerie in de discussie. Je moet dus geen stapeling krijgen van nieuwe regelingen maar je moet het wel zo effectief mogelijk gaan gebruiken.

De heer **De Krom** (VVD): Ik geloof niet dat de heer Cramer en ik van mening verschillen. Ik vind het dus prima.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U vroeg er expliciet naar; dus die bal wilde ik inkoppen. Anders krijgt u geen antwoord en dat zou onrecht doen aan uw inbreng.

Wat het doortrekken van het spoor bij Enschede betreft, kun je in twee richtingen denken: Hengelo of Duitsland. Vanuit de regio gaat op dit moment meer aandacht uit naar Hengelo. Daar zijn een aantal zaken die vrij snel opgelost moeten worden, bijvoorbeeld het passeerspoor bij Glanerbrug, dat moet worden doorgetrokken naar Zutphen. Dat is toekomstmuziek maar wat mij betreft alleszins bespreekbaar. Mijn opvatting daarover is bekend: hoe meer spoor, hoe beter. Ik denk dat het belangrijk is dat men daar gezamenlijk een concessie doet, net als men in Limburg van plan is, en dat alles goed op elkaar wordt afgestemd met de aangrenzende regio's.

### **Antwoord van de bewindslieden**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de initiatiefnemers en iedereen die heeft meegewerkt aan deze nota. De staatssecretaris en ik zijn erg blij met deze aandacht. Wij spreken in dit huis vaak over openbaar vervoer, nu misschien meer dan normaal. De Kamer kent de ambitie van het kabinet om ieder jaar tot 5% groei op het spoor te komen. Ik kan tot mijn vreugde medelen dat vorige week maandag de spoorsector, zijnde de NS, ProRail en de goederenvervoerders, bij mij een plan heeft ingediend waarin staat hoe men denkt met de 4,5 mld. deze ambitie waar te maken. Ik kan ook tot mijn vreugde melden dat wij dit jaar, tot op de dag van vandaag, zelfs iets boven die 5% zitten. Het gaat dus goed met het spoor in ons land, maar

wij moeten blijven investeren. Vandaar ook de plannen voor het hoogfrequent spoorvervoer in de grote corridors en de drukste gebieden van ons land. De initiatiefnemers hebben echter gelijk als zij zeggen dat de terechte aandacht voor het maximeren van het vervoer per spoor op die drukke corridors niet mag leiden tot een verminderde aandacht voor grensoverschrijdende spoorverbindingen. Sterker nog, ik denk dat men in Den Haag altijd extra scherp moet zijn om hiervoor aandacht te hebben. De grenzen liggen immers ver van Den Haag waardoor dit thema vaak te ver uit het hart van de discussie ligt.

De heren Koopmans en Cramer hebben rijkelijk geput uit hun jeugdherinneringen. Laat ik de aanwezigen dan één herinnering uit mijn Kamerperiode meegeven. Ik heb ooit als Kamerlid vragen gesteld aan toenmalig minister Netelenbos over het doortrekken van de intercity vanuit Maastricht naar Luik. De intercity kwam toen nog uit Zandvoort en liep via Haarlem en Amsterdam naar het zuidoosten. Die vragen waren toen aan de orde omdat wij het toen hadden over de hsl, die in ons land zou komen. Toen ging het over een tunnel in het Groene Hart, die honderden miljoenen euro's zou kosten. Mijn stelling was dat die discussie gevoerd moest worden maar dat je voor een habbekrats een tweede aansluiting had op het Europese TGV-netwerk, dat toen op een paar kilometer van de grens werd aangelegd. Die lijn, een Europese hoofdcorridor, ligt er nu met een geweldig station in Luik en een aansluiting met Aachen. De reactie destijds was niet meteen enthousiast; het was allemaal moeilijk. Dat vond ik erg teleurstellend. Los van deze persoonlijke ervaring is het gewoon een feit dat het openbaar vervoer nog te vaak bij de grenzen ophoudt. Het is fantastisch dat de Europese binnengrenzen steeds meer vervagen, maar voor het openbaar vervoer zijn ze nog steeds te veel een realiteit. Hierdoor kunnen grensregio's hun economische potentie onvoldoende over de grens heen waarmaken en is het Nederlandse openbaar vervoer, wat betreft internationale reizen vanuit en naar Nederland, onvoldoende concurrerend met andere vervoersmodaliteiten, zoals de auto of het vliegtuig. Daarom moeten wij meer aandacht hebben voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer.

Deze nota neemt zeer realistisch akte van de verantwoordelijkheidsverdeling in het grensoverschrijdende spoorvervoer. Voor de hsl-verbindingen neemt het Rijk het initiatief. Hierdoor is bijvoorbeeld de hsl-Zuid er gekomen, evenals de onderzoeken naar de hsl-Oost en de Zuiderzeelijn. De trajecten van de IC en InterCityExpress (ICE) ontstaan veelal op initiatief van vervoerders. Dat zie je bijvoorbeeld bij de corridor van Amsterdam naar Duitsland. Verkeer en Waterstaat en ProRail zouden vervolgens voor voldoende capaciteit van de infrastructuur moeten zorgen. Het grensoverschrijdend regionaal treinverkeer ontstaat normaal gesproken op initiatief van vervoerders en/of de decentrale overheden. Hierbij zijn de provincies als vervoersautoriteit verantwoordelijk. In principe zijn zij ook verantwoordelijk voor de infrastructuur, maar VenW faciliteert waar nodig en mogelijk.

Ik deel de mening van de Kamer dat VenW, uitgaande van de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling – die is er niet voor niets gekomen en wordt door de Kamer onderschreven – waar het kan het regionaal initiatief moet stimuleren en faciliteren, voor zover het realistisch en haalbaar is. De staatssecretaris en ik hebben die insteek vanaf het begin van onze ambtsperiode gehad. Met de ICE-verbinding vanaf Maastricht is het gelukkig goed gekomen. Ere wie ere toekomt, burgemeester Leers van Maastricht heeft er onvermoeibaar, jaar in jaar uit, voor geknokt totdat al die moeilijke barrières waren geslecht. Deze verbinding blijkt tot nu toe een groot succes te zijn, zoals ik kon zien toen ik laatst aanwezig was bij een activiteit annex aan de TEFAF in Maastricht.

Daarmee zijn wij er echter nog niet. De HST Connect is door een aantal woordvoerders genoemd. Ik ben het met de heer Koopmans eens dat de Parkstadregio veel economische problemen kent. Als eerste regio van het



land gaat zij een dubbele vergrijzing tegemoet. Vreemd genoeg is de situatie net aan de overkant van de grens booming. Je mist al snel de kansen als je niet over de grens heen economisch één regio probeert te worden. Mevrouw Roefs heeft hier ook veel aandacht aan besteed. Ik ben zelf als minister zeer gemotiveerd wat dit onderwerp betreft. Vorig jaar was ik op de RAI, waar de regio's zich op een beurs over de grens heen presenteerden met dit project. In maart heb ik in Eindhoven met mijn collega van Nordrhein-Westfalen, de heer Oliver Wittke, een intentie-overeenkomst ondertekend om samen, schouder aan schouder, de grensoverschrijdende verbindingen Eindhoven-Heerlen-Aachen en Eindhoven-Venlo-Düsseldorf mogelijk te maken. In juni was ik nog in Maastricht, waar men plannen heeft voor een grensoverschrijdend lightrailtraject, en de Vlaamse minister was daar ook. Op tal van manieren proberen wij dus het grensoverschrijdend vervoer echt te stimuleren.

Wij dagen de regio's uit om met een goed businessplan te komen en om vervolgens in goede samenspraak te kijken hoe wij het mogelijk kunnen maken. Wij staan dus proactief en positief in deze materie.

Dat geldt ook voor de Beneluxlijn, zeg ik tegen onder anderen de heer Roemer. Ik heb weer eens in België laten weten hoezeer de Kamer en het kabinet hechten aan het overeind blijven van een normale verbinding naast de hogesnelheidsverbinding. Wij moeten echter weten waar wij juridisch staan als wij succes willen hebben. Onze juridische mogelijkheden reiken tot aan de grens maar wij kunnen wel degelijk proberen België ervan te overtuigen om over de grens heen een goede intercity-verbinding in stand te houden. Die strijd geef ik niet op, ik sta er middenin en wij gaan ervoor, want het belang van deze verbinding onderschrijf ik volledig.

Wij hebben het in de eerste termijn van de Kamer gehad over de procedure. Ik denk dat de orde die net in een soort multiple-interruptedebatje is afgesproken, de goede orde is. Wij komen dus, annex aan de presentatie van de Mobiliteitsaanpak, met een uitgebreide reactie op de aanbevelingen van de nota-Koopmans/Cramer. Wij nemen daarin meteen de reeds voorbereide reactie op de motie-Verdaas mee. Dat wordt dan één pakket. Ik kan de Kamer wel nog een aantal algemene reacties geven. In de initiatiefnota wordt ingegaan op een aantal thema's die nadrukkelijk de aandacht vragen: eventuele technische belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer zoals verschillende netspanning en beveiligings-systemen, informatievoorziening aan reizigers over internationale verbindingen, verkoop van internationale treinkaartjes en overleg met onze buurlanden Duitsland en België over het ontwikkelen van verbindingen. Met een aantal van deze onderwerpen zijn wij al aan de slag. Hierbij kan gedacht worden aan betere informatievoorziening voor reizigers, zowel wat betreft statische informatie op stations als wat betreft dynamische informatie tijdens de reis. In het schrijven dat de Kamer zal toekomen, zullen wij nader ingaan op de rollen van de verschillende partijen maar ook op de invloed die de nieuwe EU-richtlijnen voor verdere liberalisering van het treinverkeer, juist op het grensoverschrijdend treinverkeer kunnen hebben. Deze richtlijnen kunnen interessante perspectieven gaan bieden. Een aantal woordvoerders heeft opmerkingen gemaakt over het station in Eijsden. Op dit moment loopt er een evaluatie van de Maastricht-Brussel-Express. De NMBS zit daarbij aan het roer maar ook de regio komt aan bod. Ik wil die evaluatie afwachten om te bezien hoe zich dat verder ontwikkelt en dan kunnen wij daar later op terugkomen.

Het feit dat een ambtenaar niet aanwezig was bij een hoorzitting kwam niet voort uit desinteresse maar uit het feit dat ambtenaren vanuit hun formele positie nooit deelnemen aan regionale hoorzittingen. Dat wil dus helemaal niet zeggen dat wij niet zeer positief in deze discussie zitten. Sterker nog, ik zie ernaar uit om in het landsdelig overleg rond het MIRT, waaraan onder andere de provincie Limburg zal deelnemen, op basis van de meest actuele inzichten te kijken hoe ver wij staan. Met de stap-voor-

stapbenadering die wij in Eindhoven met elkaar hebben afgesproken, moeten wij ervoor zorgen dat het niet bij praten blijft maar dat wij de komende jaren echt werken aan een beter openbaar vervoer over de grens heen. Het grensoverschrijdend openbaar vervoer heeft een aantal succesverhalen nodig. De intercity Maastricht-Brussel was een eerste belangrijke eyeopener, waar mensen, Gerd Leers voorop, jarenlang voor geknokt hebben en waarbij zij uiteindelijk die barrières overwonnen hebben. Deze lijn is een succes en wordt door de reizigers gewaardeerd. Wij hebben een paar van zulke succesnummers nodig om definitief af te rekenen met de houding dat er van nature heel veel wordt gekeken naar de corridors binnen de landsgrenzen maar te weinig naar de potentie van de vervoersstromen over de grenzen heen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ook ik geef mijn complimenten aan de initiatiefnemers van deze nota en allen die daaraan hebben meegewerkt. Dit is een buitengewoon belangrijk onderwerp en het is heel goed dat dit nieuwe middel van de Kamer op deze manier vorm krijgt. Wat jeugdhemmingen betreft, hield ik ook erg van de Kameleonreeks maar daar kwamen niet veel treinen in voor. Wel had de vader van mijn buurjongen een modelspoortrein, waar noch mijn buurjongen, noch ik aan mocht komen. Maar meer recentelijk, namelijk vorige week tijdens een werkbezoek aan Arnhem en Nijmegen, werd ik geconfronteerd met het belang van grensoverschrijdend vervoer. De gebieden over de grens zijn daar immers niet blauw, zoals het vaak op een kaart van Nederland wordt voorgesteld waar het de zee betreft, maar de wereld gaat daar gewoon verder. Daar wonen ook mensen, daar zijn ook bedrijven gevestigd, daar zijn ook banen en daar liggen ook wegen. Het is erg goed dat wij aandacht hebben voor grensoverschrijdende verbindingen tussen landen. Ik onderschrijf wat de minister zei, namelijk dat wij vanuit Den Haag soms de neiging hebben om te stoppen bij de landsgrenzen. Dat moeten wij niet doen. Ook in dat opzicht is deze nota een erg goed initiatief.

De initiatiefnemers zeggen niet in hun nota dat de bevoegdheden helemaal op zijn kop gezet moeten worden. Daar ben ik erg blij mee want ik denk niet dat dit een oplossing zou zijn. Het is bekend dat de bevoegdheid voor het regionaal treinverkeer primair ligt bij de vervoersautoriteiten, de decentrale overheden. Zij hebben het initiatief. Dat betekent echter niet dat wij in Den Haag maar moeten zitten afwachten wat zij gaan doen. Waar wij kunnen faciliteren, moeten wij dat doen. De heer Koopmans gaf daar een goed voorbeeld van. Hij zei dat alleen al contact krijgen met de mensen die erover gaan in het buurland soms al een probleem kan zijn. Dan spreekt het vanzelf dat ook het ministerie zich hiervoor inzet, faciliteert en meewerkt.

Daar blijft het echter niet bij. Er is naar aanleiding van de motie-Anker/Koopmans ook een quick scan regionaal spoor uitgevoerd, waarin specifiek werd gevraagd om gegevens aan te leveren voor grensoverschrijdend vervoer. Het ministerie moet decentrale overheden vragen niet alleen af te wachten maar moet ze ook prikkelen tot initiatief. Op de uitkomsten van die quick scan kan ik nu niet vooruitlopen. Dat zal uitgebreid aan bod komen bij de presentatie van de Mobiliteitsaanpak in oktober. Dat komt ook mooi uit want als wij de schriftelijke reactie koppelen aan de Mobiliteitsaanpak, zoals de heer De Krom voorstelde, dan heeft de Kamer alle relevante gegevens in één keer bij elkaar. Dan kan de Kamer heel goed de juiste afwegingen maken. Ik kan al wel zeggen dat wij niet van alle grensoverschrijdende regionale lijnen die in de nota genoemd worden, gegevens aangeleverd hebben gekregen door de decentrale overheden. Er zit nog wel een discrepantie tussen wat de provincies zelf bij ons hebben aangedragen in de quick scan en wat in de nota staat. Dat is nog een belangrijk aandachtspunt voor onze reactie op deze nota.

Een aantal regionale lijnen laten een forse groei zien, hetgeen heel positief is. Het blijkt dat de aanpak van de provincies en de regio's bij deze lijnen zijn vruchten afwerpt. Er zijn een aantal projecten die in de nota worden genoemd waarover wij in gesprek zijn met de betrokken partijen, bijvoorbeeld het traject Maastricht-Lanaken. Er zijn nog andere voorbeelden, waar wij ook nog gedetailleerd op terugkomen.

Mevrouw Roefs vroeg of het niet mogelijk was om een LMCA grensoverschrijdend vervoer te doen. In aansluiting op de resultaten van de quick scan regionaal spoor wil ik daarnaar kijken. Dan kan onderzocht worden of er voor een aantal punten een goede business case is of dat daar dieper op ingegaan moet worden.

Mevrouw Roefs vroeg of de enveloppe ov mede wordt ingezet voor het regionaal ov. Ook daarvoor geldt dat de Kamer bij de Mobiliteitsaanpak een overzicht krijgt van hoe wij met dat geld denken om te gaan. Dan is er alle mogelijkheid om daar met elkaar over te spreken.

Het belangrijkste van deze bijeenkomst is de verzekering dat wij als bewindslieden buitengewoon serieus naar het grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer kijken en hiermee omgaan. Waar nodig zullen wij zaken bijstellen. In elk geval zullen wij in oktober uitgebreid schriftelijk reageren op alle aanbevelingen. Ik wil eindigen met nogmaals mijn complimenten te geven en ik zie uit naar een vervolgoverleg over dit onderwerp.

### **Nadere gedachtewisseling**

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de initiatiefnemers en de bewindslieden voor hun antwoord in de eerste termijn.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Er is een hoop werk aan deze nota besteed. Als ik het zo zie hebben er minstens vijf mensen aan meegewerkt, waarvoor dank. De initiatiefnemers hebben aangegeven een aantal zaken serieus mee te nemen. Ook daarvoor spreek ik mijn waardering uit. In zijn ontboezemingen over het verleden sprak de minister over zijn goede suggesties aan het kabinet waarop hij steevast het antwoord kreeg dat het allemaal moeilijk was. Ik snap het, ik herken het.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ook ik dank de initiatiefnemers en de bewindspersonen. Ik bespeur bij de laatsten een positieve grondhouding. Dat is op dit abstractieniveau natuurlijk niet al te moeilijk maar straks wordt het allemaal spannender. Wij zien dan ook reikhalzend uit naar hun reactie op de 22 aanbevelingen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. In aansluiting op mijn collega's dank ook ik de initiatiefnemers. Ik zou het kabinet nog willen vragen in de reactie haarscherp aan te geven wie wat doet en wie waar verantwoordelijk voor is. De heer Cramer en ik zijn het daar in ieder geval helemaal over eens.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Het is van belang om te constateren dat de Kamer in grote lijnen achter onze bedoelingen staat. Het is heel goed om te horen dat er een positieve grondhouding is bij de bewindslieden. Het is buitengewoon positief dat de staatssecretaris ons verzekerde dat de bewindslieden hiermee aan de slag gaan, dat zij er werk van gaan maken.

De minister refereerde aan een van zijn parlementaire acties. Hij zag dat het kabinet 900 mln. gulden uitgaf aan een tunnel onder het Groene Hart en dacht dat er nog wel een paar miljoen van af kon om de lijn van Maastricht door te trekken naar Luik. Wij hebben ook een berekening gemaakt. De voorstellen in deze nota, inclusief de plannen voor Parkstad, kosten ongeveer 40 mln. Dat is 1% van de 4,5 mld. die de minister blijkbaar tot

zijn beschikking heeft. Dat bedrag is vergelijkbaar bescheiden als het bedrag waar het bij Kamerlid Eurlings destijds over ging.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Dank voor de instemming van de Kamer met de voorliggende nota. Wij kijken ook uit naar de beantwoording van beide bewindspersonen. De minister zegt altijd zo mooi «wij zitten er bovenop». Dat waardeer ik buitengewoon van hem. Wij hebben er als collega's ook bovenop gezeten om dit tot een goed einde te brengen. Het begint er nu op te lijken dat dit ook gaat lukken. Aansluitend op de woorden van de heer Koopmans over wat onze aanbevelingen kosten in vergelijking met de grote plannen van de minister, wil ik zeggen dat passeerspoor Glanerbrug nog minder kost dan 40 mln. Dat lijkt mij dus echt een kans voor de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb nog één formele opmerking. Ik heb die 4,5 mld. nog niet. Wij wachten Prinsjesdag af.

De **voorzitter**: Er wordt in ieder geval niet gelekt.

### **Toezegging**

De **voorzitter**: De volgende toezegging is gedaan. De Kamer zal ten tijde van het verschijnen van de Mobiliteitsaanpak een reactie van de bewindspersonen van V en W op de initiatiefnota van de leden Koopmans en Cramer «Grenzeloos Genoeg(en)?; Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer» (31 553) ontvangen. Daarbij zullen de bewindspersonen ook ingaan op de suggesties die in het AO d.d. 11 september 2008 ter zake door de Kamer zijn gedaan. Na ontvangst van die reactie zal een vervolgdebat worden gehouden.

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

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