

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg met de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de leden Koopmans en Cramer over de initiatiefnota Grenzeloos Genoeg(en); Visie op grensoverschrijdend regionaal personenverkeer (31553, nr. 6).**

De **voorzitter**: Dit is een zogenaamd tweeminutendebat. De essentie daarvan is dat de inbreng van de leden twee minuten mag duren. De initiatiefnota is getiteld De grenzen voorbij (32351). Het AO vond plaats op 3 september 2009. Ik heet de ondersteuners, Jasper Iddink en Frank Visser, van harte welkom.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De initiatiefnota die de collega's Koopmans en Cramer in de zomer van 2008 hebben gepresenteerd, heeft inmiddels veel in gang gezet. Steeds vaker zien regio's in dat het spoor niet ophoudt bij de grens en dat goede verbindingen over snelspoor ervoor zorgen dat naburige steden dichterbij komen. Dat is de sterke kant van deze initiatiefnota. Daarom spreek ik hier namens de CDA-fractie nog graag een keer waardering uit voor beide collega's.

Op sommige punten vindt mijn fractie de reactie van de minister wel een beetje aan de lauwe kant. Misschien is hij wat voorzichtig – dat zou kunnen – maar wat ons betreft mag het wat enthousiaster. Ik noem een voorbeeld. Tot 1995 reed er een intercity tussen Den Haag en Keulen. Nu houdt die lijn op in Venlo. De regio wil graag een intercityverbinding herstarten, maar de kosten voor gebruik van het Duitse spoor zijn te hoog. De minister zou hierover met "Berlijn" overleggen. Is daarover nieuws? En is er al meer duidelijkheid over de toekomst van de zogenaamde Viersener Kurve?

Mijn fractie wil drie moties indienen. De eerste gaat over de Beneluxtrein. Collega Biskop, hier aanwezig in de zaal, maakt zich daar al heel lang sterk voor. Hij is overigens niet de enige. Ik ben blij dat hij er is, want naar het schijnt is hij wat ongelukkig uit die trein gestapt. Ik ben blij dat hij hier fysiek weer aanwezig is. Het lijkt erop dat de minister nog wat aansporing nodig heeft om de kwestie van de Beneluxlijn extra op te pakken, vandaar de volgende, wat aanscherpende motie.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de gesprekken en onderhandelingen over het handhaven van een snelle verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal al lange tijd lopen;

constaterende dat in de huidige dienstregeling de intercity uit Charleroi en Antwerpen 24 minuten stilstaat in Essen, op slechts 7 minuten per spoor verwijderd van Roosendaal, en dat verlenging van deze treindienst tot Roosendaal dus in de rede ligt;

verzoekt de regering, geen instemming te verlenen aan een toekomstig vervoerplan van NS waarin niet in een snelle verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal is voorzien,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 2 (32351).

De heer **Mastwijk** (CDA): Mijn tweede motie gaat over onze treinen in het buitenland en luidt als volgt.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet 2015-2025 aanleiding zal zijn voor de vervoerder om nieuw materieel te bestellen;

overwegende dat het voordeliger is om materieel direct bij aanschaf geschikt te laten maken voor dienst in het buitenland dan wanneer dit achteraf gebeurt;

overwegende dat het wenselijk is om het traject van binnenlandse intercity's door te trekken tot hsl-stations in de omringende landen;

verzoekt de regering, in de vervoersconcessie Hoofdrailnet 2015-2025 hsl-stations net over de grens, zoals Aachen, Antwerpen, Rheine en Düsseldorf, toe te voegen aan de lijst met te bedienen stations;

verzoekt de regering, zich er hierbij maximaal voor in te spannen dat deze verbinding de kwaliteit van een intercity heeft,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 3 (32351).

De heer **Mastwijk** (CDA): De laatste motie gaat over de aanbevelingen uit deze initiatiefnota.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het regionale grensoverschrijdende treinverkeer ten opzichte van binnenlands treinverkeer op achterstand staat, terwijl op andere beleidsterreinen de grenzen steeds meer vervagen;

overwegende dat goede railverbindingen met de

## Mastwijk

buurlanden van groot belang zijn voor de Nederlandse economie en congestie kunnen helpen verminderen;

verzoekt de regering, de aanbevelingen uit de initiatiefnota "De grenzen voorbij" over te nemen en bij de uitvoering, in samenwerking met andere overheden, ter zake de regierol te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 4 (32351).

De heer **Polderman** (SP): Ik heb een vraag over de eerste motie. Heb ik het goed gehoord dat de minister wordt gevraagd de dienstregeling van NS niet goed te keuren als die dienstregeling tussen Roosendaal en Antwerpen daar niet in staat? Het is toch de truc dat dit bij de Belgische spoorwegen komt? Hoe moet ik dat begrijpen?

De heer **Mastwijk** (CDA): Wij spreken over een nota over grensoverschrijdend treinverkeer. Mijn fractie gaat er daarom van uit dat dit soort zaken in goed overleg tussen beide landen wordt opgelost. Aangezien wij hier in het Nederlandse parlement staan, kan ik de Belgische overheid moeilijk dwingen tot het uitvoeren van deze motie. Daarom kies ik voor deze lijn.



De heer **Anker** (ChristenUnie): Wij spreken vandaag voor de derde keer over de initiatiefnota over grensoverschrijdend spoorvervoer. Dat doe ik overigens met groot genoegen, want de heren Cramer en Koopmans hebben met hun initiatiefnota een hiaat in het spoorbeleid gevuld. Inmiddels hebben ze zelfs al voor financiering van de eerste projecten gezorgd. Het is dus de derde keer dat wij hier in de Kamer over spreken, maar in onze fractie en ongetwijfeld ook in de CDA-fractie is er nog veel vaker over gesproken.

Ik dank de beide initiatiefnemers voor de verwerking van alle opmerkingen uit de vorige debatten in de nieuwe versie van de initiatiefnota. Er is zelfs duidelijk aangegeven welke aanbevelingen zijn gewijzigd. Ik wil graag vijf moties indienen. Mijn eerste motie gaat over een verdere uitwerking van de projecten waarvoor nu nog geen geld is gereserveerd.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met de middelen uit de initiatiefnota "De grenzen voorbij" wordt geïnvesteerd in grensoverschrijdende spoorlijnen in Limburg en Twente;

overwegende dat in beide regio's nog een verdere verbetering van het grensoverschrijdende spoorproduct mogelijk is;

overwegende dat ook in andere regio's zoals Groningen en de stadsregio Arnhem-Nijmegen nog kansen zijn voor een verbetering van het grensoverschrijdende spoorvervoer;

verzoekt de regering, samen met de regio's plannen voor een tweede fase investeringen in het grensoverschrijdend spoorvervoer uit te werken en de Kamer hierover uiterlijk in de begroting voor 2012 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 5 (32351).

De heer **Anker** (ChristenUnie): Dan heb ik een motie over de fiets. De indieners constateren dat het vervoer van een fiets in de trein geen sinecure is. Zo mogen fietsen mee in de Thalys, maar alleen als het voorwiel is gedemonteerd en de fiets in een fietshoes is verpakt. Omdat hierover geen aanbeveling is opgenomen in de initiatiefnota dien ik de volgende motie in. Zij is meeondertekend door de heer Mastwijk, die hier ook een warm pleitbezorger van is.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij grensoverschrijdend spoorvervoer nog veel obstakels zijn om de fiets mee te nemen in de trein;

verzoekt de regering, in gesprek te gaan met de Fietsersbond, ROVER, NS, NSHspeed en de overige vervoerders met grensoverschrijdende spoordiensten over verbeteringen voor het meenemen van fietsen in de trein over de grens en de Kamer hierover binnen een jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 6 (32351).

De heer **Anker** (ChristenUnie): Dan kom ik op het grenstarief. De indieners willen de NS prikkelen door te verplichten, automaten van buitenlandse concurrenten toe te staan. Dat is alleen een oplossing in de grensregio's. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het grenstarief op de verbinding

## Anker

Maastricht-Brussel is geschrappt voor reizigers tussen Maastricht en België;

overwegende dat voor reizigers van/naar plaatsen verder in Nederland er niets is veranderd;

overwegende dat het internationale tarief voor het Nederlandse traject de laatste jaren sterker is gestegen dan het binnenlandse tarief;

verzoekt de regering, in overleg met NS te bewerkstelligen dat het grenstarief geheel wordt afgeschaft,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 7 (32351).

De heer **Anker** (ChristenUnie): Ik voeg hier nog een oproep aan de minister aan toe. Het toevoegen van meer bestemmingen aan kaartautomaten moet ook gepaard gaan met het opnemen van alle gebruikelijke routes en de meest gangbare buitenlandse kortingsregelingen. Nu wordt bijvoorbeeld standaard de grensovergang bij Venlo genegeerd in de kaartautomaten.

Dan kom ik op ERTMS, een belangrijk beveiligingssysteem dat grensoverschrijdend spoorvervoer mogelijk maakt. Daarover dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat invoering van ERTMS de interoperabiliteit van het grensoverschrijdend spoorvervoer makkelijker maakt;

verzoekt de regering, in overleg met de grensregio's, de vervoerders ter plaatse en de buurlanden bij gepland groot onderhoud aan de beveiliging van grensoverschrijdende spoorlijnen de inbouw van ERTMS in de infrastructuur mee te nemen en de Kamer hierover binnen zes maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 8 (32351).

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. Wij komen bij mijn laatste motie ook nog even rakelings langs de portefeuille van Buitenlandse Zaken. De motie gaat namelijk over de gemeente Eijsden. Wij hebben dinsdag gestemd over de herindeling van die gemeente samen met de gemeente Margraten, maar dat zal de meeste woordvoerders hier niet het meest na aan het hart liggen. Wat wel na aan het hart ligt, is dat de Kamer deze week een petitie heeft ontvangen om het station in Eijsden te heropenen. Dit Nederlandse station is

gesloten; ik zou haast zeggen omdat het niet in België ligt. Wij hebben het technisch rapport ontvangen, maar de uitkomst is wat de ChristenUnie betreft niet bevredigend. De busreizigers zouden tevreden zijn, maar de handtekeningen die wij deze week hebben ontvangen, vertellen een ander verhaal. De snelle busdienst is verdwenen en een busdienst die er 30 minuten over doet en vaak vertraagd is, is wat anders dan de trein van vroeger, die binnen tien minuten in Maastricht was. Ik wil niet van de minister horen waarom het station niet open kan, maar hoe het wel zou kunnen. In de initiatiefnota en in de petitie staat een aantal goede opties dat onderzocht kan worden, zoals een grensoverschrijdende stoptrein, zodat de bestaande intercity nog wat sneller kan rijden. Maar voor de ChristenUnie staat vast dat dit station sowieso weer open moet; vandaar de volgende motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat station Eijsden gesloten is door de komst van de Maastricht-Brussel express;

overwegende dat de vervangende busdiensten geen goed alternatief zijn omdat de reistijd 3 tot 4,5 keer zo lang is en er bovendien vaak sprake is van vertragingen;

overwegende dat de concessie Hoofdrailnet opnieuw ingaat in 2015 en dat rond dat jaar ook het regionale spoor in Limburg opnieuw wordt aanbesteed;

verzoekt de regering, in overleg met de provincie te bewerkstelligen dat station Eijsden in een van beide nieuwe concessies wordt opgenomen en zo snel mogelijk weer wordt bediend, en daarbij de optie van een grensoverschrijdende stoptreinverbinding in aanvulling op de intercity te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 9 (32351).

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. Dat waren mijn moties, waarvan ik natuurlijk de laatste aan deze minister uit het prachtige Limburgse land extra aanbeveel.

De **voorzitter**: Uw tijd is alleen al ruim om.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Uiteraard wil ik allereerst ook namens de PvdA-fractie de complimenten overbrengen aan de initiatiefnemers van de nota en iedereen die eraan meegewerkt heeft. Ik heb een aantal vragen voor de indieners en een paar vragen voor de minister. Ik wilde graag beginnen bij de indieners.

Ik heb een aantal vragen over de informatievoorziening. Op welke wijze zouden spoedig de vertrektijden van de hogesnelheidstreinen op dichtbijliggende

## Roefs

HST-stations in het buitenland, zoals in Luik en Aken, op de reisinformatieborden van grensstations getoond kunnen worden? Zijn wij hiervoor alleen aangewezen op InfoPlus? Of kan ik het misschien op mijn Trein-app vinden? In het kader hiervan ben ik benieuwd wat volgens de indieners de beste manier is om de actuele reisinformatie over binnenlandse treinen te laten aansluiten op de buitenlandse reisinformatie, zodat hier geen nieuwe achterstand van het grensoverschrijdende openbaar vervoer ontstaat.

Ik heb nog een paar vragen aan de minister. Ook ik wil het even hebben over het station bij Eijsden. Blijkbaar, wat ik altijd dacht, bevalt de vervangende buslijn toch niet. Het burgerinitiatief heeft verschillende voorstellen gedaan tot reactivering van de railverbinding, bijvoorbeeld door huidige treinen te laten stoppen bij Eijsden of nieuw bestelde omschakelbare treinen of dieseltreinen bij wijze van proef op dit traject te laten rijden. De minister heeft beloofd met goede oplossingen te komen. Wij zijn benieuwd hoe de minister het station Eijsden ziet binnen het rijksbeleid, dat voorziet in stimulering en uitbreiding van de openbaarvervoermodaliteiten, zeker wanneer er aan de weg gewerkt gaat worden.

Ik ga verder met Parkstad Limburg. Om tot duurzame grensoverschrijdende verbindingen te komen, zou in een nieuwe concessie voor het hoofdrailnet kunnen worden gekeken naar het schrappen van het fenomeen grensstation en de verplichting om ten minste tot de grens door te rijden. Station Aken kan worden opgenomen in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet. Op deze wijze kan een duurzame verbinding tussen het Nederlandse hoofdrailnet en het Duitse en Europese netwerk ontstaan. Hoe ziet de minister de toekomstige invulling van de concessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015?

Op aandringen van de Kamer is een financiële bijdrage geleverd voor de verbetering van het traject Heerlen-Herzogenrath. Hiervan wordt een deel gebruikt voor de verdubbeling en elektrificatie van het baanvak Heerlen-Heerlen De Kissel. Graag vernemen wij van de minister of de verdubbeling en elektrificatie daadwerkelijk in 2012 klaar is, zodat de sneltreindienst Sittard-Heerlen-Aken per 2013 kan worden gerealiseerd.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Koopmans tien minuten wil schorsen om zijn antwoord voor te bereiden. Dat kan niet waar zijn. Dit doen wij nooit bij een VAO. De moties zijn volgens mij allemaal aan de regering gericht.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij hebben er ook een opvatting over.

De **voorzitter**: Ik schors vijf minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de collega's voor hun inbreng, en hun unanieme complimenten aan ons adres. De heren Mastwijk en Anker hebben op stuk nr. 4 een motie ingediend waarin wordt gevraagd, de aanbevelingen uit de initiatiefnota "De grenzen voorbij" over te nemen. Een groter compliment kunnen wij niet krijgen. Er is geen mooier systeem om invloed te hebben in deze Kamer dan door middel van

een initiatiefnota. Het is een aan te raden systeem, maar dat terzijde!

Buitengewoon interessant is de motie op stuk nr. 3 van de heren Mastwijk en Anker, waarin wordt gevraagd om met name de hsl-stations Aachen, Antwerpen, Rheine en Düsseldorf toe te voegen aan de lijst met te bedienen stations. Dat is voor ons een geweldige aanvulling op onze initiatiefnota. Uit het feit dat in de concessie-Groningen Leer al is opgenomen, maken wij op dat het wettelijk kan. Daarmee is een juridische regeling aan de orde, waardoor dat vaker kan gebeuren. Wij zouden er een groot voorstander van zijn om dit met elkaar te proberen.

Interessant is ook dat vandaag de RWTH Aachen bekend heeft gemaakt dat uit onderzoek blijkt dat een toekomstige intercity tussen Eindhoven en Aachen, waarvan NS eerder schatte dat daar 400 passagiers aan zouden deelnemen, 1500 passagiers kan vervoeren. Ook dat onderstreept de noodzaak om met onze burens te bouwen aan vergroting en verbetering van de capaciteit en de kwaliteit van het grensoverschrijdend ov. Zeker voor die route is het van groot belang dat de Viersener Kurve nu eindelijk eens wordt opgelost. Dit is een moeilijk politiek probleem in Duitsland, maar voor de kwaliteit van het openbaar vervoer vanuit Eindhoven en Venlo naar Düsseldorf is het van essentieel belang.

De motie op stuk nr. 6 van de heren Anker en Mastwijk over de fiets. Ik denk dat het goed is om deze ter kennisname te brengen van collega Atsma, die een initiatiefnota heeft geschreven over de fiets. Ik begrijp dat de inhoud van deze motie daaraan kan worden toegevoegd.

Mevrouw Roefs stelde een vraag over de dynamische reisinformatie van buitenlandse treinen. Ik heb het dan vooral over de reisinformatie in de trein. ProRail is bron van de reisinformatie. Als ProRail een koppeling met het Duitse systeem regelt, hoeven we geen nieuwe systemen te verzinnen. Ik heb ooit met collega Mastwijk een initiatiefnota ingediend over verbetering van reisinformatie. Het is goed als NS en de andere vervoerders meer dan nu werken aan verbetering van die systemen. De reiziger heeft er behoefte aan.

Ten slotte iets over de motie op stuk nr. 9 van de heren Anker en Mastwijk over Eijsden. Ik denk dat we met elkaar toch moeten beseffen dat in de motie de spanning naar boven komt die bij verschillende vervoersgebieden aan de orde kan zijn. Wij hebben een nota geschreven over grensoverschrijdend openbaar vervoer met betrekking tot de trein. In dit geval is er een keuze tussen de bus, de trein en een combinatie daarvan. Het zou goed zijn als de minister daar verder op inging. Maar voor ons staat buiten kijf het belang om binnen een regio goede oplossingen te zoeken. Daarom ben ik blij met de laatste zin in de eerste door mij genoemde motie: het is van belang dat de minister van Verkeer en Waterstaat met zijn mensen de regiorol op zich neemt. Als we dat met elkaar nalaten, dan missen we te veel kansen om de kwaliteit van het openbaar vervoer in de grensregio's – dat geldt voor grote delen van het land – te verbeteren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Kortheids-halve sluit ik mij aan bij de woorden van dank van mijn collega Koopmans over de reacties van de collega's.

## Cramer

Collega Roefs heeft gevraagd hoe de informatie op de stations is geregeld. Dat kan inderdaad via InfoPlus. Wij zien dat eigenlijk als een goede uitwerking ervan. Het kan ook gewoon op papieren borden gebeuren. Dat is vrij eenvoudig. Wel moet je een en ander afstemmen, maar dat lijkt mij als service aan de burger die even niet die andere informatie heeft, uitstekend. Ik zou ook een voorbeeld willen nemen aan de folders zoals wij die in de Duitse internationale treinen kunnen vinden. In die folders staan de aansluitingen op de Nederlandse treinen vermeld. Ik denk dat dit een buitengewoon belangrijk en handig middel is.

Vervolgens ga ik in op een viertal moties. De eerste, van de collega's Mastwijk, Biskop en Anker, gaat over de Beneluxlijn. Ik ben ook benieuwd naar de reactie van de minister daarop. In ons beeld is de Beneluxtrein de internationale corridor. Zoals onze nota aangeeft, is die lijn niet het enige antwoord op dat grensoverschrijdend verkeer. Een regionale oplossing is dus van buitengewoon groot belang. Deze motie kan druk zetten op een goede oplossing, zowel regionaal als internationaal. Dan moet je wel een aantal zaken even onder druk zetten door nu nog geen instemming te verlenen met andere verbindingen.

Dan de motie van de leden Anker en Mastwijk over de regioplannen. Die motie sluit goed aan bij onze initiatiefnota. Ik erken dat er in onze nota veel aandacht is voor Limburg, maar deze provincie heeft dan ook veel te maken met een bijzondere problematiek gezien de langgerekte landsgrens. Maar onze landsgrens is nog langer. De plannen van andere provincies vinden wij ook buitengewoon belangrijk. Wij menen dus dat het een goede zaak is om dat verder te gaan uitwerken.

De motie over het grenstarief spreekt ons zeer aan. In onze initiatiefnota noemen wij dit ook wel een boete voor het reizen over de grens. Wij zouden daar inderdaad van af moeten.

De collega's Anker en Mastwijk hebben een motie ingediend over ERTMS. Wij moeten inderdaad voortmaken met de invoering van ERTMS, want dit systeem maakt grensoverschrijdend spoorvervoer op termijn eenvoudiger. Limburg zou wat dat betreft een ideale proeftuin kunnen zijn, omdat er dan ook drie landen bij betrokken zijn.

□

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Ik zou willen beginnen waardering uit te spreken voor de initiatiefnemers Kamerlid Koopmans en Kamerlid Cramer. Ik vind het ongelofelijk van belang dat de Kamer hier ook vanuit haar eigen positie aandacht vraagt voor grensoverschrijdend openbaar vervoer. Het is mijn constatering als minister van Verkeer en Waterstaat dat in onze systemen die wij sinds jaar en dag hier gebruiken, het vervoer binnen ons land geweldig is meegenomen, maar dat het denken over het openbaar vervoer aan de grens vaak stopt. Daarom vind ik het geweldig dat de twee initiatiefnemers echt pushen en extra druk op de zaak zetten. Ik hoop en ga ervan uit dat die druk ook in een volgende regeerperiode met een volgende minister wordt gecontinueerd.

Hoe het ook zij, wij staan hier nog in deze samenstelling. Ik zal zelf dus vanuit een positieve grondhouding reageren op de vragen en de moties, omdat het een

belangrijk onderwerp voor de grensregio's en daarmee ook voor ons hele land is.

Er zijn vragen gesteld over Den Haag-Venlo richting Keulen. De initiatieven vanuit Eindhoven richting Venlo de grens over en ook richting Heerlen-Aken de grens over kan ik krachtig ondersteunen. Ik ben voor deze nieuwe lijnen. Het is inderdaad van de zotte dat je voor een dubbeltje op de eerste rang kunt zitten omdat je de hogesnelheidslijn vlak achter je grens hebt, te weten Luik-Aken, maar dat de verbinding van onze eigen netten met de hogesnelheidstreinen in Duitsland en België abominabel slecht is. Vandaar dat ik zeer achter deze initiatieven sta. De regio heeft hierbij de eerste rol, maar met de initiatiefnemers zeg ik dat er landelijk meer van een regierol of ondersteunende rol over in kan worden opgenomen. Ik zal dus samen met de regio kijken hoe ik dat verder kan aanjagen. Als het ons lukt, zitten wij voor weinig geld op de eerste rij. Vergelijk dit maar met de miljarden die wij aanwenden om de hogesnelheidslijnen wat betreft Amsterdam en Rotterdam met het buitenland te verbinden. Als je Aken en Luik vanuit Nederland goed bereikt, zit je echt voor een appel en een ei op de eerste rij.

De heer Mastwijk vroeg naar het overleg met Duitsland. Het overleg over de "Viersener Kurve" heeft een aantal keren plaats gehad en tot dit moment nog niet tot voldoende nieuwe inzichten geleid. Het is een gevoelige kwestie, zoals de heer Koopmans al zei, maar ik blijf mij daarvoor inzetten en daarvoor aandacht vragen. Ik houd de Kamer hiervan op de hoogte. Het is inderdaad waar: als dit kan worden opgelost, zijn de kansen voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer vanuit Venlo richting Duitsland ineens een stuk beter.

Mevrouw Roefs vroeg, in het kader van het traject tussen Heerlen en Herzogenrath, naar de belangrijke spoorverdubbeling vanaf Heerlen richting de Duitse grens. Ik heb ProRail gevraagd om dit met spoed op te pakken en ook om, als het enigszins kan, verder te reiken dan Heerlen De Kissel. Wij gaan die middelen optimaal gebruiken om de verdubbeling van het spoor zo dicht mogelijk tot aan de Duitse grens uit te voeren. Dat biedt veel meer mogelijkheden voor de grensoverschrijdende verbinding bij Heerlen. Ik zal de Kamer binnenkort inlichten over de laatste stand van zaken, de tijdsplanning en ook over de vraag hoe ver wij met de spoorverdubbeling komen met de middelen die ook de Kamer heeft gevoteerd.

Mevrouw Roefs had, samen met vele anderen, vragen over de reisinformatie. Ik vind dit een terecht punt. In het actieprogramma dat gericht is op het verbeteren van reisinformatie, wordt dit ten onrechte niet meegenomen. Hier blijkt weer hoe nationaal gepreoccupeerd wij zijn. Ik vind dit dus een terecht verzoek. Ik laat dit onderzoeken en zal de Kamer op korte termijn inlichten over de mogelijkheden om de reisinformatie ook grensoverschrijdend te maken.

Nu ga ik in op de ingediende moties. Allereerst de motie Beneluxtrein, die is ingediend door de heren Mastwijk en die mede is ondertekend door de heren Biskop en Anker. Ik vind dit een belangrijk punt. Ik heb al eerder gezegd: ik vind dat er een reëel alternatief moet blijven voor de hsl, omdat het een goedkoper alternatief is en om enigszins druk te houden ten behoeve van niet al te dure kaartjes in de hogesnelheidstrein. Mensen hebben dan tenminste nog een uitwijkmogelijkheid. Nu is het wel zo dat ik hier niet in die zin over ga. Ik heb de

## Eurlings

Belgen hard nodig. Zij hebben de sleutel in handen. Het alternatief is mij geld waard. Ik vind dat het de Nederlandse belastingbetaler geld waard moet zijn om een goed alternatief overeind te houden. Dat heb ik ook in België keer op keer gezegd. Als ik de motie kan accepteren als extra druk op de ketel, vind ik haar goed. Daarbij hik ik wel een beetje aan tegen het feit dat ik nu de NS zou straffen door het toekomstige vervoersplan niet goed te keuren, terwijl de NS hieraan niets kan doen. Het zal niet aan de NS liggen. Als ik de motie zo mag opvatten dat ik druk op de ketel houd en dat ik de Kamer nader bericht, voordat wij met zijn allen weer verdere stappen zetten, vind ik dat dus prima. Ik vind het echter een beetje lastig om nu bij voorbaat te zeggen dat wij het vervoersplan niet goedkeuren. Nogmaals: aan de NS zal het niet liggen, we hebben onze Belgische vrienden keihard nodig.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik snap dat er een grens is. Ik beschouw deze minister als buitengewoon doortastend in het overleg met de Belgische collega. Stel dat vandaag – ik denk overigens niet dat dit lukt – door het Belgische parlement een soortgelijke motie zou worden aangenomen, dan zou het probleem voor 95% zijn opgelost. Als wij het zo mogen uitleggen dat de minister de motie gaat uitvoeren voor zover zijn bevoegdheden daartoe reiken, denk ik dat wij op dezelfde lijn zitten.

Minister **Eurlings**: Als ik de motie zo mag uitleggen, zal ik haar met graagte uitvoeren. Ik zal de Kamer daarvan op de hoogte houden. Zoals bekend hebben ook onze Belgische vrienden, zoals het er nu uitziet, straks geen regering meer, maar dat zal de Belgische collega vast niet ervan weerhouden om hiermee bezig te zijn, net zoals ik dat demissionair ook probeer. Ik zal de Kamer hierover dus nader inlichten. In die zin kan ik de motie als ondersteuning van het beleid van een positief advies voorzien.

De volgende motie is ingediend door de heren Mastwijk en Anker en verzoekt de regering om de hsl-stations net over de grens toe te voegen aan de lijst met te bedienen stations in de vervoersconcessie. Ik vind de bedoeling van deze motie uitermate positief. Ik vind het moeilijk uit te leggen dat wij, kijkend naar mijn eigen regio, Aken per trein nauwelijks kunnen bereiken, terwijl dat een eersteklas hsl-station is op een Europese levensader van het hogesnelheidsnet. Dat vind ik voor heel Nederland "penny-wise, pound-foolish". Hetzelfde geldt voor Luik: ook dat is een superstation aan een superhogesnelheidslijn, net over de grens, maar je komt daar niet bij. En dat terwijl meer dan 4 mld. wordt uitgegeven aan de hsl van Amsterdam via Rotterdam naar het zuiden. Ik vind de bedoeling van de motie dus uitermate sympathiek. Ik ben er alleen niet zeker van hoe je in een vervoersconcessie juridisch buitenlandse stations kunt opnemen. Er zijn verschillende mogelijkheden; ik denk aan Leer en Arriva, waarbij meer via een contractvorm afspraken lijken te zijn gemaakt met Duitse partijen. Kan ik nu met de heren Mastwijk en Anker afspreken dat wij, als deze motie wordt aangenomen, eerst zullen kijken of wij dit doel kunnen bereiken door goede contractuele afspraken te maken met onze buurlanden en dat ik bij de Kamer terugkom als dit niet zo is? Ik heb nu nog geen antwoord op de vraag of ik dit eventueel alsnog met een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 mogelijk kan maken. Als ik de motie

in die volgorde mag uitvoeren, is mijn oordeel positief en zal ik haar graag als ondersteuning van beleid accepteren. Ik zie de heer Mastwijk knikken. Wij doen het op die manier. Ik probeer het door contracten te bereiken en anders moet worden gezien of de concessie juridisch kan worden veranderd. Daar kom ik of mijn ambtsopvolger op terug.

In de motie-Mastwijk/Anker op stuk nr. 4 wordt de regering verzocht de aanbevelingen uit de initiatiefnota De grenzen voorbij over te nemen. Wij hebben daar al vaak en lang over gesproken. Ik ben bereid de motie als ondersteuning van beleid te zien als ik daarbij de opmerkingen mag betrekken die ik in die debatten heb gemaakt. Die opmerkingen waren er vaak op gericht om hetzelfde doel op een bepaalde manier te bereiken. Soms is het immers de vraag hoe je het doel kunt bereiken dat in de aanbevelingen worden gesteld.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat lijkt mij een voortreffelijk idee. Ik vraag de minister om dit – voordat hij een gezin gaat stichten – nog eens allemaal in een brief te verwoorden opdat wij een totaal beeld krijgen.

Minister **Eurlings**: Ja, ik heb wat dat andere betreft nog wel even de tijd. Dat komt goed.

De **voorzitter**: Alsof het allemaal vanzelf gaat.

Minister **Eurlings**: Dat bedoel ik. Kijk, mevrouw de voorzitter, hoe meer uren ik hier doorbreng, u snapt het wel, hoe moeilijker het wordt. Maar goed, ik sta hier toch nog steeds met blijdschap en met enige trots. Ik hoop dat mijn vriendin niet via de monitor meekijkt.

In de motie op stuk nr. 5 wordt de regering verzocht plannen voor een tweede fase investeringen in het grensoverschrijdend spoorvervoer uit te werken en de Kamer hierover uiterlijk in de begroting voor 2012 te informeren. Ik moet – mede namens de minister van Financiën – natuurlijk zeggen dat deze motie geen gedekte middelen bevat, maar ik vind haar sympathiek. Ik heb zojuist al gezegd dat grensoverschrijdende maatregelen voor het spoor vaak veel opleveren voor weinig geld. Dan worden twee netwerken met elkaar verbonden en vaak is de reizigersgroei veel groter dan voorspeld. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid en zal haar graag uitvoeren als ze wordt aangenomen.

In de motie op stuk nr. 6 wordt de regering verzocht in gesprek te gaan met de Fietsersbond, ROVER, NS, NSHispeed en de overige vervoerders met grensoverschrijdende spoordiensten over verbeteringen voor het meenemen van fietsen in de trein over de grens en de Kamer hierover binnen een jaar te informeren. Ook deze motie zal ik overnemen in het beleid, maar ik neem aan dat de indieners toch graag willen dat erover wordt gestemd en ik wil de Kamer niet ontmoedigen.

In de motie op stuk nr. 7 wordt de regering verzocht in overleg met NS te bewerkstelligen dat het grenstarief geheel wordt afgeschaft. Hierover wordt nog veel overleg gevoerd. Ik zal van mijn hart geen moordkuil maken. Ik sta negatief tegenover zo'n tarief dat een ontmoedigende werking heeft op het grensverkeer. Ik ben van mening dat je grensoverschrijding moet stimuleren. Bovendien trekt dit veel mensen uit de auto naar de trein. Als je in de grensregio woont en je moet de grens over, dan ben je altijd op de auto aangewezen. Veel mensen doen dat want zij wonen aan de ene en

## Eurlings

werken aan de andere kant. Als je het aantrekkelijk maakt om de grens per openbaar vervoer over te gaan, wint het regionaal openbaar vervoer er vaak veel nieuwe klanten bij. Ondanks het feit dat dit vraagstuk nog niet is opgelost en er nog veel over moet worden gesproken, vind ik deze motie positief. Ik beveel haar in de aandacht van een ieder aan. Wij kunnen een beetje extra druk op de ketel wel gebruiken in dit dossier.

De motie op stuk nr. 8 over ERMTS vind ik sympathiek, maar met een maar. Ik kan nu niet zeggen dat als er onderhoud plaatsvindt aan een grensoverschrijdend stuk spoor, ERMTS de oplossing kan zijn. Dit heeft te maken met de vraag of de treinstellen die de buitenlandse vervoerder wil gebruiken, wel EMRTS-proof zijn. Anders heb je niets aan ERMTS. Ik vraag de indieners daarom of ik deze motie als volgt mag uitleggen: zodra wij onderhoud moeten verrichten aan zo'n grensoverschrijdend stuk, zullen wij op zijn minst uit en te na afwegen of ERTMS daar een goed alternatief kan zijn. Ik zal de Kamer altijd over die afweging berichten. De Kamer zal het met me eens zijn dat het geen enkele zin heeft om daar met ERMTS aan de slag te gaan als daar treinen rijden die niet ERTMS-proof zijn. We moeten het dan van een ander systeem hebben. Ik zie de heer Anker even niet in de zaal en weet dus niet of hij ermee akkoord gaat, maar als ik de motie zo mag uitleggen, wil ik haar graag positief in uw aandacht aanbevelen. Ik ga ervan uit dat dit mag, maar ik zal het aan de heer Anker vragen als hij weer in de zaal is.

De leden Anker en Mastwijk hebben ook een motie ingediend over station Eijsden. Ik heb al eerder gezegd dat station Eijsden niet alleen een prachtig gelegen station is, maar ook een station met grote historische waarde. Hier liep de keizer van Duitsland aan het einde van de Eerste Wereldoorlog over het perron, zich afvragend wat hij met de rest van zijn leven aan moest. Ik kan het me zomaar voorstellen. Die foto's zijn historisch.

Station Eijsden is niet op mijn initiatief of op dat van de Kamer dichtgegaan. De gemeente Eijsden en de provincie Limburg vonden in goed overleg met alle andere partijen dat het alternatief van de bus beter was dan het openhouden van het treinstation. Ik heb toen direct gezegd dat ik niet van Randstedelijke arrogantie houd en dat de regio ook in de toekomst de baas blijft. Ik heb echter wel geld geïnvesteerd om dat station in perfecte staat te houden, zodat het zo weer kan worden geopend. Ik wilde namelijk niet dat dit station de facto zou verdwijnen.

Ik vind het op zichzelf een sympathieke motie, maar de indieners vergeten één ding: als we het station weer openen, zou de bus zomaar weer kunnen verdwijnen. Het lijkt me daarom goed dat de provincie Limburg en de gemeente Eijsden, die eerder de bus wilden in plaats van de trein, hierin wel worden meegenomen. Mag ik de motie als volgt uitleggen? Ik zal met de regio in gesprek gaan en deze argumenten inbrengen. Als ook de regio vindt dat in de toekomst het station belangrijker is dan de bus, zal ik deze motie van harte aanbevelen en in die richting meegaan. Ik wil dus wel dat de regio ook in de toekomst het laatste woord heeft. Als ik de motie zo mag uitleggen, zie ik haar als een ondersteuning van mijn beleid. Ik zie de heer Mastwijk knikken en ga er daarom van uit dat dit zo is. Dan is dus ook deze motie positief beantwoord.

Daarmee ben ik aan het einde van mijn beantwoording gekomen. Ik dank nogmaals de initiatiefnemers, want dit is een vaak vergeten onderdeel van het openbaar vervoer. De initiatiefnemers doen goed werk. Het is hoog tijd dat het openbaar vervoer over de grenzen heen van een beter niveau wordt.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister en de initiatiefnemers. Over de moties zal vanavond gestemd worden bij de eindstemming.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.